

ZONE

30



Enseignements et Perspectives

Projet

Ville à vivre

Rencontre Régionale Montreuil, 19 mai 2010



AVANT



APRES

Jean-François DURAND – CETE Ile-de-France



Décliner localement le principe de partage de l'espace public

- Mettre en place une démarche **participative** locale « code de la rue » pour :
 - Innover dans la gouvernance et :
 - ✓ Réexaminer la hiérarchisation de la voirie en inversant la façon de penser
 - ✓ Repenser le partage de l'espace public (stationnement, livraison, encombrement, ...)
 - ✓ ...

Innover dans la gouvernance

Création d'une « commission » présidée par un élu et composée :

- d'élus,
- de représentants associatifs et de quartiers,
- de services de l'état, du département, de la ville, ...

Pour :

- ✓ acquérir une culture commune permettant la discussion et partager un état des lieux,
- ✓ recenser les attentes et les dysfonctionnements dans le domaine du partage de la voirie
- ✓ discuter d'un projet à long terme et des priorités

**C'est une démarche consultative
et non un bureau de décision**

Innover dans la gouvernance











Comment ?

- ✓ organiser des **états généraux locaux** « **Partage de la voirie** »
- ✓ présenter la nouvelle réglementation,
- ✓ présenter des témoignages,
- ✓ organiser **localement** des **visites sur site**, « **marche découverte** » pour identifier les besoins,
- ✓ constituer un **recueil de propositions** avec objectifs

puis :

- Dégager des priorités,
- Instruire avec les services techniques,
- Échanger et faire des propositions aux décideurs.

Réexaminer la hiérarchisation de la voirie

 <p>aire piétonne</p>	 <p>zone de rencontre</p>	 <p>zone 30</p>	 <p>agglomération</p>	 <p>section 70</p>
<p>Allure du pas</p>	<p>20 km/h</p>	<p>30 km/h</p>	<p>50 km/h</p>	<p>70 km/h</p>
				

Réexaminer la hiérarchisation

Changer la façon de penser

Avoir une réflexion dans une perspective à long terme :

- déterminer les axes dédiés à l'écoulement du trafic (voies 50, 70 km/h ou ponctuellement en zone 30)
- par défaut, le reste de la voirie sera :
 - en zone 30,
 - en zone de rencontre ou
 - en aire piétonne

Hiérarchisation de la voirie et mobiliser les moyens

Cette vision à long terme conditionne la présence ou non:

- d'aménagements cyclables (bande ou piste),
- d'aménagement modérateur de vitesse

Mobilisation du budget entretien en lien avec la hiérarchie future des voies (50, Z30, ZdC,...)

▪ Aménagements cohérents pour améliorer la lisibilité de la voirie :

- Régime de priorité,
- Marquage,
- Organisation du stationnement,
- Mobilier urbain,
- ...
- généralisation du double sens cyclable à 30 et autres voies,
- ...



Repenser le partage de la rue qui est un espace public

Par exemple :

- éviter de privilégier le « stationnement de véhicules » sur voirie / aux autres usages
 - ✓ pour une prise de conscience, communiquer les taux d'usage des parkings en ouvrage, la tarification de l'occupation du domaine public à des fins de stationnement et en ouvrage

Pour une **meilleure pédagogie** (comme aux Pays-Bas), publier annuellement les **dépenses réalisées pour chaque catégorie d'usagers** (motorisé, vélo, piétons) dans les budgets “voirie”.

Repenser le partage de l'espace public

Le trop faible nombre d'arrêts de livraison a pour conséquence :

- les **TC, cyclistes et piétons** sont sanctionnés par une occupation temporaire des :
 - aménagements réservés aux bus,
 - aménagements cyclables ou
 - trottoirs
- ✓ alors que les livraisons :
 - ✓ **sont économiquement nécessaires,**
 - ✓ mais engendrent, si oubliées :
 - ✓ un sentiment d'insécurité et
 - ✓ une mauvaise utilisation des investissements

La distribution de l'espace public est globalement à repenser en faveur des modes actifs

Reconquête de l'espace public

Pour améliorer la vie locale et l'accessibilité, il faut :

- **Réaliser les aménagements / aux besoins** futurs mais aussi :
 - Mener des actions de communication
 - pour expliquer la politique de la ville
 - Mener des actions de sensibilisation, voir de contrôle, pour « éviter » les comportements individualistes :
 - stationnement abusif,
 - déplacements illicites,
 - occupation abusive des trottoirs
 - ...



La démarche nationale code de la rue

Sous le pilotage de la délégation à la sécurité routière,

la **démarche nationale participative** s'est traduite par des outils réglementaires permettant aux collectivités d'agir ;

➤ **C'est aux collectivités de s'en saisir.**

D'autres évolutions sont en cours d'instructions et permettrons de renforcer la boîte à outils des collectivités

La ville à 30

N'est pas seulement une réponse en terme :

- de sécurité,
- de qualité de vie et
- d'environnement

mais également en terme :

- de santé publique, au travers du développement des modes actifs.

Elle correspond à la ville des courtes distances prônée par le Grenelle de l'environnement.