



Pour une Ville
plus Sûre et plus
Agréable à Vivre



Rue de L'avenir France

Campagne Française

« 30kmh : redonnons vie à nos villes »



20's Plenty



Where People Live



Table des matières

1	Préambule	3
2	Le concept de « Ville 30 » - « <i>c'est quoi une ville 30 ?</i> »	4
2.1	Un renversement des valeurs.....	4
2.2	La Ville 30, une question de bonne conduite, un art de vivre ensemble	4
2.3	L'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic.....	5
3	Pourquoi généraliser la limitation de la vitesse à 30km/h en ville ?.....	5
3.1	L'impact des 30 km/h sur la sécurité.....	5
3.1.1	Les distances d'arrêt	5
3.1.2	Corrélation entre vitesse et gravité du choc	6
3.2	Autres Impacts	7
3.2.1	sur l'exploitation de l'espace public.....	7
3.2.2	Impact sur bien-être.....	7
3.2.3	Impact sur l'environnement et la santé.....	7
3.2.4	Incidence sur les temps de parcours	7
3.2.5	Incidence sur la capacité des rues	8
4	La ville à 30, une actualité en Europe	8
4.1	Des idées qui s'affirment	9
4.1.1	Initiative citoyenne européenne	9
4.1.2	Un réseau européen REV.....	9
4.1.3	Pétition en Italie	9
4.1.4	En France	9
4.2	Des expériences significatives	9
5	En France... des « Villes 30 » ou des Villes ayant multiplié les « zones 30 » : des effets d'entraînement.....	10
6	Les outils techniques	11
6.1	Plan de circulation, hiérarchisation.....	11
6.2	Aménagements et réglementation	11
6.3	Aménagements et équipements de l'espace public.....	12
7	La démarche « ville 30 », plusieurs stratégies.....	12
7.1	Mettre en œuvre.....	12
7.2	Sensibiliser et communiquer	12
7.3	Contrôler (suivi, évaluation).....	13

1 Préambule

C'est un vrai défi pour une ville que de faire cohabiter tous les modes de déplacements en tenant compte des enjeux de santé, de sécurité, d'efficacité, d'économie et d'environnement.

Mais l'enjeu principal, c'est la ville elle-même : il s'agit de lui permettre de retrouver ce qui fonde son existence, c'est-à-dire de retrouver des conditions favorables à la vie et aux activités des individus qui s'y retrouvent. Pour atteindre cet objectif primordial, il faut tout à la fois veiller à la qualité et au partage équitable de l'espace public et assurer la diversité des mobilités –deux nécessités vitales pour la ville.

Or, force est d'admettre que le code de la route n'est pas adapté à l'environnement urbain. Il s'est essentiellement construit pour et autour de la circulation motorisée, longtemps considérée non seulement comme prioritaire mais même comme LA référence. La démarche « Code de la rue », initiée en 2006, a heureusement constitué une véritable avancée dans le débat d'idées. Elle a permis la prise en compte de la totalité des fonctions et besoins urbains. Elle a également permis une avancée importante en inscrivant dans le code de la route le « principe de prudence ». La démarche « Code de la rue » a ainsi peu à peu fait émerger une évidence : les vitesses excessives ne sont pas compatibles avec le bon fonctionnement de nos villes.

Ces avancées doivent logiquement nous conduire à considérer la limitation à 30kmh comme la règle et le 50kmh comme une exception. Mais la perspective d'une telle mutation suscite encore bien des résistances, des réticences et des incompréhensions. Tout cela s'explique dans la mesure où le concept de « la ville à 30 » bouleverse le modèle dans lequel nous baignons depuis plusieurs décennies : celui de rues aménagées et exploitées pour permettre l'écoulement d'un trafic motorisé d'année en année plus dense et cela, à des vitesses excessives.

Pourquoi ne pas le dire ? Pour nombre d'automobilistes et de motocyclistes, non seulement « la ville à 30 » est une idée peu réaliste mais elle relève d'une position dogmatique « anti-voiture ». Il n'en est rien, bien évidemment.

Certes, la limitation à 30 km/h rend nécessaire une réorganisation des circulations, un aménagement et une exploitation des rues totalement différents. Mais des solutions existent ; elles sont connues et éprouvées. De nombreuses villes les ont en effet mises en place avec succès depuis des années.

« La ville à 30 » est donc bien, fondamentalement, une démarche « pour la ville ». Une ville où tous les usagers, motorisés et non motorisés, bénéficieront de conditions globalement améliorées : sécurité, santé, convivialité, liberté, économie.

Tout l'enjeu est donc de changer de paradigme, de convaincre et de rendre la ville à 30 désirable pour tous. Les « zones 30 » sont légales depuis plus de 20 ans. C'est désormais la « ville à 30 », qui est à l'ordre du jour.

2 Le concept de « Ville 30 » - « c'est quoi une ville 30 ? »

2.1 Un renversement des valeurs

Jusqu'à présent, les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h, souvent concédées, sous la pression des parents, devant une école, ou bien dans certaines rues, sous la pression des habitants. Mais il convient désormais d'inverser le raisonnement et d'adopter pour règle de base la limitation de la vitesse à 30 km/h, le 50 km/heure devenant alors l'exception. Ce renversement fait toute la différence entre « la ville 30 » et le développement des zones 30. Il dit implicitement qu'en ville, **les rues** ne sont pas de simples tuyaux isolés de leur environnement et encore moins des routes dont l'usage serait réservé aux véhicules motorisés. **Ce sont des espaces urbains supportant de nombreuses et très diverses fonctions de vie locale.**

La démarche Code de la Rue

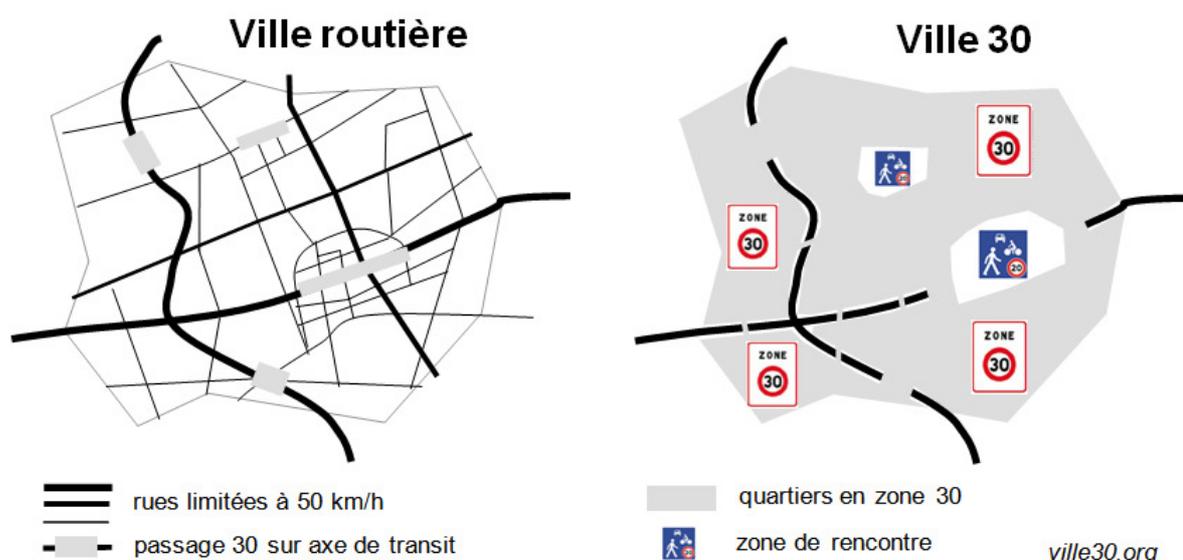
Sans faire de bruit, le décret du 30 juillet 2008 a introduit une petite révolution dans nos villes. Elle repose sur trois mesures. D'une part, l'édition d'un principe général de prudence –le respect du plus faible par le plus fort– qui se traduit pour les piétons et les cyclistes par plus de sécurité et de confort. D'autre part, la création des « Zones de rencontre », un concept situé entre l'aire piétonne et la zone 30, qui renvoie à une nouvelle notion de l'espace urbain destinée à favoriser la convivialité de certains lieux. Enfin, l'instauration des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Le principe de prudence, le respect du plus faible par le plus fort.

C'est la mesure la moins spectaculaire et cependant sans doute la plus riche de conséquences sur les comportements : la loi, en protégeant clairement les usagers les plus vulnérables par rapport aux conducteurs de véhicules, motorisés ou non, condamne la violence qui peut s'exercer dans la rue. Les conflits d'usage ne peuvent pas se régler par un rapport de force.

2.2 La Ville 30, une question de bonne conduite, un art de vivre ensemble

On passe ainsi d'une représentation de type « carte Michelin », matérialisée par son réseau de circulation, à une représentation de la ville avec des quartiers considérés comme des unités de vie, sans coupures.



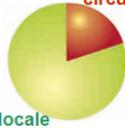
2.3 L'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic

La prise en compte de l'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic conduit naturellement à la ville 30. C'est-à-dire d'une ville avec :

- des zones 30 les plus étendues possible dans les quartiers où les deux fonctions doivent cohabiter ;
- des zones de rencontre ou des aires piétonnes à l'intérieur même de ces zones 30, dans les secteurs où la vie locale est prépondérante (hyper centre, abords d'écoles, parvis de gare, rue de desserte résidentielle) ;
- des rues à 50 km/h, éventuellement sur certains axes urbains à forte dominante de trafic, il est souhaitable que ces axes contournent la ville plutôt que de fractionner les zones 30. Il est en effet tout à fait possible d'exploiter des axes à fort trafic sous un régime de zone 30.

Une telle hiérarchisation permet de mettre en cohérence les différents espaces et d'en assurer une bonne lisibilité, à l'inverse des situations où les zones 30 ne concernent que des tronçons isolés, formant trop souvent un patchwork incompréhensible.

Impact de la vitesse sur les lieux de vie

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 circulation

ville30.org d'après CERTU

Dans les lieux de circulation apaisée la vie locale peut se développer, enfants qui jouent, habitants se déplaçant à pied dans leur quartier, petits commerces de proximité. Plus l'intensité de la circulation augmente, plus les échanges diminuent pour laisser place à des secteurs sans aménité et où les personnes préféreront se déplacer en voiture même pour des trajets courts.

3 Pourquoi généraliser la limitation de la vitesse à 30km/h en ville ?

On doit souvent se justifier pour demander des limitations à 30 km/h, mais la vraie bonne question serait plutôt : **Pourquoi 50 km/h dans les quartiers et centres villes ?**

3.1 L'impact des 30 km/h sur la sécurité

3.1.1 Les distances d'arrêt

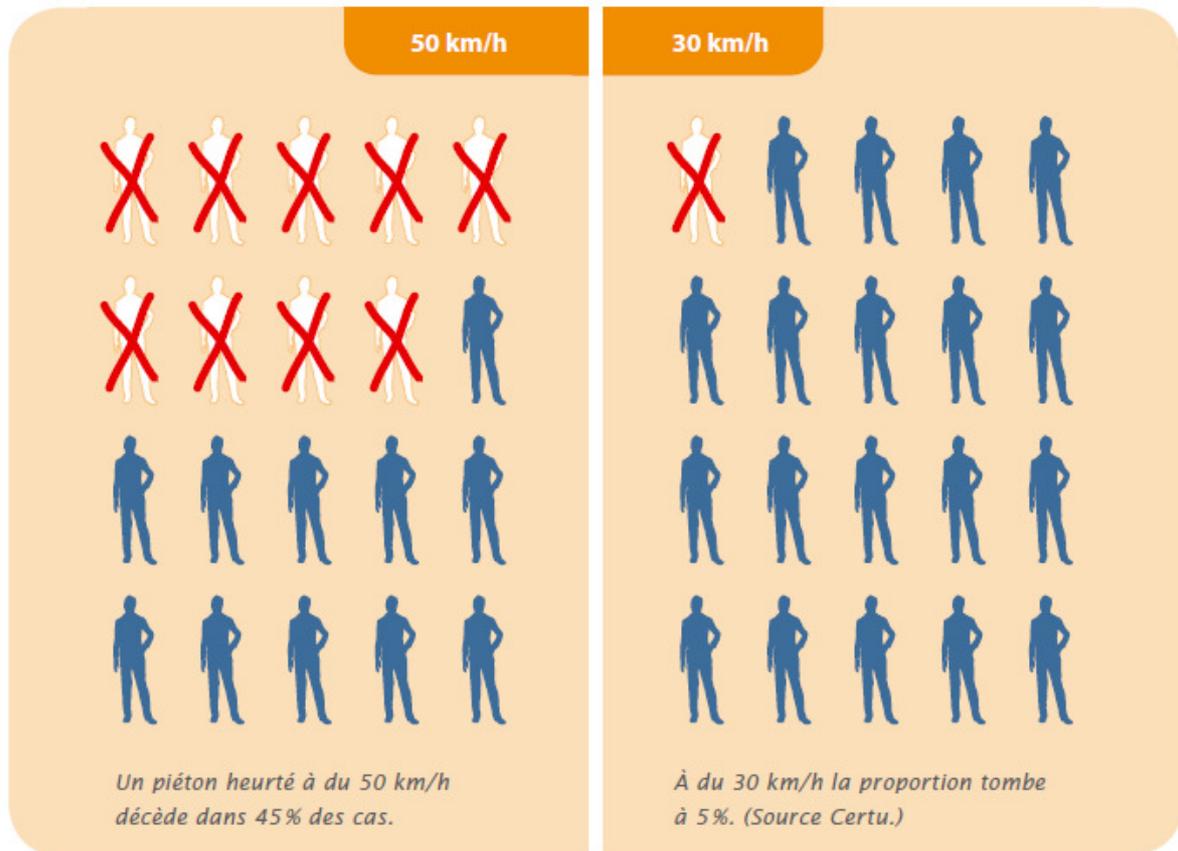
A 30 km/h, il faut 13m pour s'arrêter, alors qu'à 50 km/h l'automobiliste aura parcouru 14m avant même d'avoir commencé à freiner !



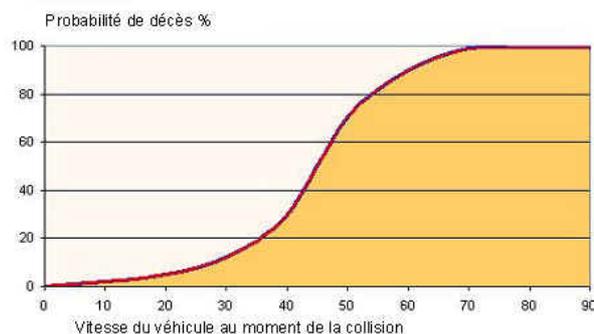
Source IBSR

3.1.2 Corrélation entre vitesse et gravité du choc

Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h, le risque de décès est multiplié par 9 par rapport à un choc à 30 km/h !



La probabilité pour un piéton d'être tué lors d'une collision avec une voiture de tourisme croît très rapidement avec la vitesse (source : BPA Bureau Suisse de Prévention des Accidents)



Ces effets sur la sécurité bénéficient aussi aux automobilistes et aux utilisateurs de deux-roues motorisés qui voient leur risque de mettre en danger la vie d'autrui diminué. Mais surtout, cette plus grande sécurité crée des conditions favorables au développement des modes actifs. Elle rassure les parents dont les enfants se déplacent alors plus volontiers à pied ou à vélo. Cela épargne les déplacements d'accompagnement ; en gérant leur mobilité, les enfants gagnent en autonomie.

3.2 Autres Impacts

3.2.1 sur l'exploitation de l'espace public

Une circulation à moins de 30 km/h présente bien des atouts pour l'exploitation de l'espace public. Non seulement elle permet de réduire la dimension des chaussées pour une même capacité d'écoulement, mais elle facilite également la circulation des cyclistes –un impératif inscrit dans loi sur l'Air– sans obliger à réaliser pour autant des aménagements spécifiques. D'où une simplicité d'exploitation et des économies non négligeables

3.2.2 Impact sur bien-être

L'implantation d'une zone 30 (ou, a fortiori, d'une zone de rencontre) améliore la cadre de vie et le bien-être des usagers. On le sait, le trafic automobile génère des nuisances, particulièrement perturbantes dans les quartiers résidentiels. Or, la mise en place d'une zone 30 permet de réduire le bruit de 2,5 dB(A) par rapport à une zone à 50 km/h. Une réduction de la vitesse se traduit donc par plus de calme pour les habitants. Par ailleurs, un conducteur qui roule à 30 km/h est plus attentif à son environnement, à ce qui se passe sur les bords de la route. Ainsi, usagers motorisés et piétons sont plus sereins, moins stressés : l'ambiance devient plus conviviale.

3.2.3 Impact sur l'environnement et la santé

L'instauration d'une circulation à 30 km/h n'entraîne pas une dégradation significative quant à la consommation de carburant et la qualité de l'air. Cela s'explique : en ville, rouler à 50 km/h implique bien souvent des freinages brusques suivis d'accélération puissantes (voir paragraphe suivant). Ce n'est pas le cas quand on roule à 30 km/h. Une conduite plus régulière, plus souple se traduit par une baisse des émissions d'oxyde d'azote.

Cependant, c'est une meilleure gestion des déplacements aboutissant à une réduction de l'usage des modes motorisés qui aura un effet déterminant sur la maîtrise de l'énergie et l'économie de carburants.

Maîtrise de la vitesse et réduction de l'excès automobile sont en fait complémentaires.

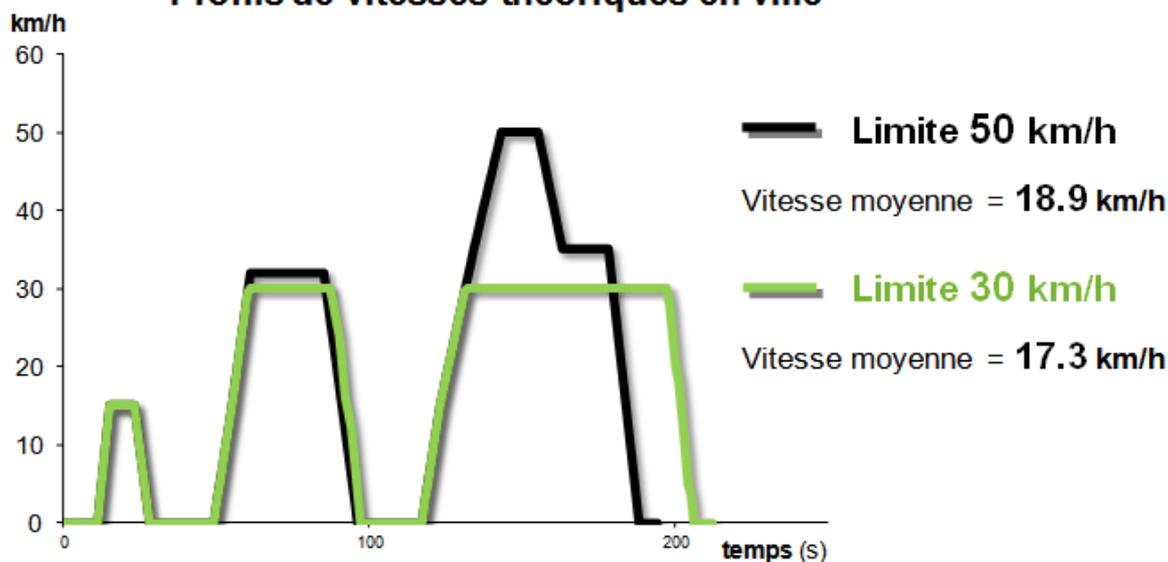
3.2.4 Incidence sur les temps de parcours

Il ne faut pas confondre vitesse de pointe et vitesse moyenne. En milieu dense, un trajet-type a un profil de vitesse en dent de scie et le 50 km/h n'est pas atteint systématiquement comme le montre la courbe noire du graphe ci-dessous (cycle urbain normalisé ECE-15 d'1 km). Dans l'exemple ci-dessous, la vitesse moyenne n'est finalement que de 18.9 km/h. Si l'on passe à une limite à 30 km/h, on supprime simplement les pointes et on met 18 secondes de plus, ce qui donne une vitesse moyenne de 17.3 km/h.

Globalement, une baisse de 40 % de la limitation de vitesse en ville entraîne une baisse de 10% de la vitesse moyenne et une hausse de 10% du temps de parcours.

Prenons l'exemple d'une ville 30 qui conserve certains boulevards à 50 km/h : pour un déplacement typique, où l'on parcourt moins d'un kilomètre en zone 30 avant de rejoindre le réseau structurant limité à 50 km/h, l'automobiliste perdra environ 10 à 15 secondes ! Un impact minime en temps pour une qualité de vie bien améliorée.

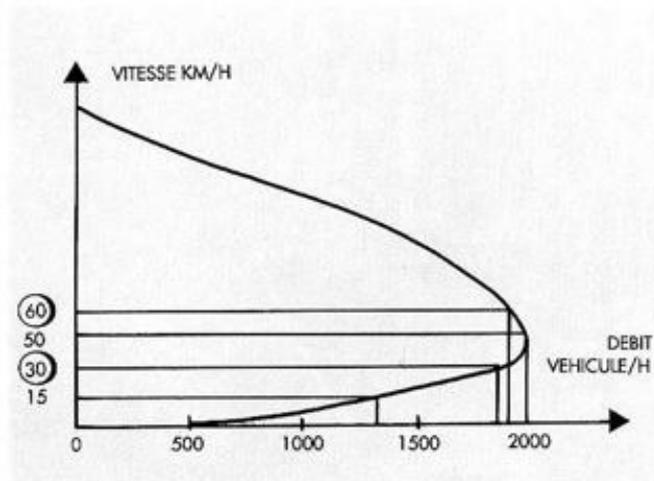
Profils de vitesses théoriques en ville



ville30.org d'après cycle urbain normalisé ECE15

3.2.5 Incidence sur la capacité des rues

La limitation de la vitesse à 30km/h n'a pas d'effet réducteur significatif sur la capacité des rues. C'est ce que montre le diagramme débit/vitesse ci-après. Leur capacité est essentiellement conditionnée par celle des carrefours.



Enfin, le 50 km/h n'est absolument pas justifié dans les quartiers et le centre-ville et est incompatible avec la vie locale, que ce soit en termes de sécurité, de bruit ou d'émissions de polluants locaux engendrés par les fortes accélérations inutiles.

4 La ville à 30, une actualité en Europe

Le mouvement pour la généralisation de la démarche « Ville 30 » est aujourd'hui un fait dans tous les pays d'Europe, avec qui nous partageons une culture commune. Ce fait suscite des initiatives concertées au sein de la Communauté Européenne.

4.1 Des idées qui s'affirment

4.1.1 Initiative citoyenne européenne

En septembre 2012, à l'occasion de la « Semaine européenne de la mobilité », les associations des pays européens en faveur de la réduction de la vitesse ont annoncé que « l'initiative citoyenne européenne » était lancée. Son dépôt a été accepté par la Commission Européenne le 13 novembre 2012.

Cette proposition des associations de sept pays européens va dans la continuité et l'esprit de la recommandation adoptée par la résolution du 27/9/2011 du Parlement européen qui « *recommande vivement aux autorités responsables de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines, qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables* ».

4.1.2 Un réseau européen REV

Le « manifeste pour une ville à 30 km/h », lancé en France le 4 mai 2011 et repris par la Belgique, a fait l'objet d'une rencontre entre plusieurs associations à Bruxelles, le 15 mai 2012 (Rue de l'Avenir Suisse, Rue de l'Avenir France, FEVR, 20isplenty for us, Gracq Wallonie). Un réseau informel REV 30 a été mis en place. Le manifeste a déjà été traduit en cinq langues. communication@rue-avenir.ch

4.1.3 Pétition en Italie

L'association Salvaiciclisti, qui promeut la culture du cyclisme et la sécurité routière, a lancé une pétition le 4 septembre 2012. Mise en ligne, cette pétition demande au Parlement italien l'introduction de la limitation à 30km/h dans toutes les zones résidentielles. Elle demande que la mesure soit prise immédiatement et ne puisse pas être reportée. L'affaire est à suivre sur Twitter (<https://twitter.com/salvaiciclisti>).

4.1.4 En France

Le concept de ville 30 a été présenté par la FUB en octobre 2009, lors du Congrès du Club des Villes et Territoires Cyclables de la Rochelle. Deux journées d'études « Ville à 30, Ville à Vivre » ont été organisées par Rue de l'Avenir en partenariat avec la FUB. La première a eu lieu à Montreuil le 19 mai 2010, la seconde, à Arles le 2 décembre 2010. L'association EVAD (FUB) a également organisé une rencontre en partenariat avec Rue de l'Avenir à Dijon le 23 novembre 2010. Ces initiatives ont joué un rôle, quant à la mise sur l'agenda récente du concept de ville 30.

4.2 Des expériences significatives

En Autriche, la ville de **Graz** est la première ville européenne à avoir appliqué le concept de ville 30. Dès 1992, une véritable politique de développement des « zones 30 » a vu le jour. Des « cercles de discussion » furent mis en place et réunirent les décideurs et experts clés des différents thèmes, les responsables des services de l'urbanisme et de la voirie, un représentant de la Police et de la Sécurité routière, des experts en transport, un expert en marketing, un infographiste, etc. Tous les problèmes qui risquaient d'être rencontrés furent abordés progressivement, qu'ils soient techniques ou sociaux. La vaste zone 30 de Graz est aujourd'hui acceptée par tous les élus municipaux ainsi que par la population. Selon la dernière enquête de 2002, 80% des habitants sont en faveur de la zone.

Aux Pays-Bas, dès les années 70, la ville de **Delft** décide d'aménager des *woonerven* (quartiers résidentiels) pour accorder une place plus importante aux activités sociales entre voisins et aux jeux d'enfants. Il n'y a plus de trottoirs, plus de division entre usagers et l'ensemble de la zone est mise au même niveau. La frontière entre propriété privée et espace public est quasi gommée. Les habitants s'approprient la rue et les enfants prennent l'habitude d'y jouer, y laissant mobilier de jardin, plantes

et jeux. La voiture est tolérée pour un usage local, mais à vitesse fortement réduite et les piétons sont prioritaires. Par ailleurs, dès les années 1980, le pays a segmenté son réseau routier en trois catégories : routes de transit, de collecte et de desserte. Les deux premières sont réservées à la circulation et prévoient des espaces dédiés à chaque usager, alors que dans les rues de desserte, la cohabitation prime. Depuis 1997, toutes les rues qualifiées de desserte à l'intérieur d'une zone urbaine doivent être limitées à 30 km/h ou moins. Cinq ans plus tard, le pourcentage des « 30 km/h-zonen » prévues est passé de 15 à 50 %, soit 30.000 km de voiries. Et le développement se poursuit. En Suisse, le Bureau suisse de Prévention des Accidents (BPA) a introduit le modèle 30/50 en 2002. Celui-ci consiste à aménager l'ensemble de la ville en zone 30, à l'exception des boulevards dédiés au trafic qui restent limités à 50 km/h. En 2004, la ville de **Zollikon** a reçu le prix BPA de la sécurité suite à sa conversion à 30 effectuée en temps record (2 mois !), avec des aménagements légers et peu coûteux.

En Allemagne, la ville de **Buxtehude** (Basse-Saxe, 32.000 habitants) fut désignée en 1983 pour une expérience pilote consistant à mettre tout son centre-ville en « Zone 30 ». De nombreuses municipalités s'inspirent de cet exemple, si bien que le pays compte aujourd'hui quelque 200 villes et villages engagés dans la démarche. **Cologne** fut la première grande ville à devenir quasi intégralement « Ville 30 ». **Berlin** et **Munich** le sont quant à elles à près de 80 %. Enfin, **Karlsruhe** (*Land* de Bade-Wurtemberg, 300 000 habitants) est aujourd'hui globalement à 30, hors boulevard avec, au cœur des quartiers, de nombreuses zones de rencontre aménagées dans l'esprit cours urbaines.

De façon générale, toutes les villes qui ont avancé dans cette démarche de ville à 30 sont caractérisées par leur dynamisme et leur économie performante.

5 En France... des « Villes 30 » ou des Villes ayant multiplié les « zones 30 » : des effets d'entraînement

En France, si un certain nombre de villes ont commencé, dès les années 80, à développer les zones 30 à l'échelle des quartiers (Rueil-Malmaison, Lorient, etc.) **c'est Fontenay aux Roses (92) qui a inventé le terme de ville 30, en se proclamant « première ville 30 de France » en 2005. Nogent sur Marne (94) fit de même en 2006.**

L'effet d'entraînement est sensible dans les Hauts de Seine, puisque à la suite de Fontenay aux Roses, sa voisine Sceaux dont la quasi-totalité des quartiers était déjà à 30, a franchi le cap en 2008, suivie d'autres voisines proches (Clamart, Sèvres) ou plus éloignées (Clichy la Garenne ou Fontainebleau, Seine-et-Marne). L'Ouest n'est pas en reste avec Lorient, Bruz, Aytré ; tout récemment la ville de Quéven en Bretagne est passée à 30km/h après avoir effectué les aménagements nécessaires pour inciter à lever le pied.

Des Villes 30 en projet

- Le Maire de Paris, Bertrand Delanoë, s'est prononcé en Conseil de Paris pour une extension de la limitation à 30 km/h « à un nombre plus important de voies », notamment près des écoles et des zones commerciales. Près de 70 quartiers sont déjà en zone 30. En plus de certains axes secondaires, le Maire de Paris souhaiterait également limiter la vitesse de circulation sur les Grands Boulevards.
- A Angers, la limitation à 30 km/h va s'étendre à un maximum de voies, hors axes structurants et boulevards, d'ici à fin 2014. La ville a organisé le 22 septembre 2012, le forum « J'aime Angers, je roule à 30 », pour présenter la démarche. A cette occasion, la ville de Lorient est venue pour témoigner de son expérience, puisque la ville est déjà engagée dans le changement vers la ville à 30. Une concertation autour du « code de la rue » avait été

conduite en septembre 2011, afin de réaliser un diagnostic sur les habitudes de déplacements des angevins, ainsi que des « points sensibles de la ville ». Ce diagnostic a permis de dégager des propositions d'aménagement, de hiérarchisation des voies et de choix du 30 km/h comme vitesse limite de référence. Pour le moment, deux quartiers sont en expérimentations et ont été présentés lors du Forum.

- A Rennes, les trois quarts de la ville limités à 30 km/h d'ici 2019.
- A Toulouse, les Zones 30 s'étendent discrètement fin 2010 avec 326 km en zone 30 dans la communauté urbaine du Grand Toulouse et 243 kilomètres pour la Ville.
- A Strasbourg, la majeure partie des rues devrait être limitée à 30 km/h d'ici 3 ans. Ce projet a la particularité d'associer les Strasbourgeois à cette réflexion, à travers une phase de concertation, une première en France sur ce sujet.
- En Seine-Saint-Denis, les villes de Montreuil, de Pantin et Pierrefitte ont pris le parti de limiter la vitesse de circulation à 30km/h dans les centres villes et les quartiers pavillonnaires.
- D'autres Villes comme Dijon, Salon de Provence sont en cours de réflexion ou d'expérimentation.

6 Les outils techniques

Nos villes sont aujourd'hui exploitées selon des principes visant à favoriser les circulations motorisées, sans maîtrise suffisante des vitesses. Ces principes se traduisent par des plans de circulation adaptés, comportant de nombreuses voies en sens unique, une « optimisation » des carrefours, des caractéristiques de voirie confortables et, en fin de compte, une hiérarchisation faible. C'est sur l'ensemble de ces volets qu'il convient d'agir afin de mettre en œuvre un système cohérent contribuant clairement et efficacement à la réduction des vitesses. Ce nouveau système doit être parfaitement lisible par les différents usagers. Pour cette raison, les « zones 30 » de très grande taille, et mieux la « Ville à 30 » seront préférées à un saupoudrage de « zones 30 » réduites, noyées dans un tissu urbain à 50 km/h. Outre une bien meilleure compréhension pour les usagers, cela entraînera un gain financier substantiel par la réduction des différents « signaux » devant être mis en œuvre.

6.1 Plan de circulation, hiérarchisation

La hiérarchisation des voies et le plan de circulation doivent rendre impossible ou difficile le transit. C'est en effet dans le trafic de transit que se trouvent les usagers « pressés » dont la vitesse sera difficilement maîtrisable.

Cette hiérarchisation doit être très claire pour être comprise par l'ensemble des usagers, en premier lieu par les conducteurs de véhicules motorisés. Cela nécessite une action concertée et simultanée sur les caractéristiques physiques des espaces affectés aux différents modes dans l'emprise de l'espace public, sur la mise en œuvre des aménagements et de la réglementation et sur l'aménagement de l'espace public de nuit comme de jour.

6.2 Aménagements et réglementation

Les caractéristiques d'aménagement concernent le dimensionnement des chaussées, la conception des carrefours, les aménagements « d'entrée » (les portes), les dispositifs ralentisseurs (les écluses, les chicanes). Les dimensions des chaussées doivent être ajustées en cohérence avec les besoins de stationnement. Dans de nombreuses rues, on pourra envisager le rétablissement du double sens de circulation, sachant que le maintien du sens unique a un effet d'incitation à des vitesses excessives. On veillera aussi à supprimer les alignements trop rectilignes.

Avant de mettre en service un dispositif de réduction de la vitesse, les collectivités peuvent faire un test en disposant des panneaux de vitesse provisoires et des plots pour contraindre les automobilistes à lever le pied. Les utilisateurs doivent être informés de cette phase expérimentale qui s'accompagnera si possible d'une évaluation des effets sur la sécurité, sur la pollution sonore et sur la convivialité du périmètre concerné. Cela, afin d'adapter au mieux la stratégie à mettre en place.

Les signalisations doivent avoir un caractère urbain évident : il est essentiel d'éviter tous les attributs à caractère « routier », tel le marquage axial. La réglementation doit également contribuer à la réduction des vitesses pratiquées. À commencer par la « priorité à droite » qui sera préférée à toute autre en carrefour. Enfin, dans la panoplie des outils techniques, il faut mentionner la « zone de rencontre », une des avancées les plus importantes produites par la démarche du « code de la rue ». Ces zones, ouvertes aux véhicules motorisés mais donnant aux piétons la priorité absolue, peuvent constituer un outil efficace pour la dissuasion de certains trafics de transit.

6.3 Aménagements et équipements de l'espace public

Le dimensionnement des chaussées doit avoir pour premier effet de produire un partage de l'espace public plus équilibré, non seulement entre les différents modes de déplacement, mais entre les différentes activités, tout aussi utiles dans la ville.

Mais on favorisera également un comportement adapté de la part des conducteurs de véhicules motorisés en renforçant le caractère urbain de l'espace public par des choix judicieux sur les matériaux, les équipements (potelets, barrières, éclairage), le mobilier urbain, les végétaux, la signalisation. La qualité de l'aménagement de l'espace public contribue à l'ambiance urbaine, créée par la réduction des vitesses.

7 La démarche « ville 30 », plusieurs stratégies

Les stratégies pour mettre en œuvre la « Ville à 30 » sont diverses et doivent s'adapter à la ville, aussi bien dans son contexte physique que social. Chaque ville présente ses particularités du point de vue des aménagements, de l'architecture, en fonction de son histoire et de son développement. À l'intérieur même des villes, les quartiers se différencient par leurs structures et leurs usages (quartiers d'affaires, centre historique, quartier résidentiel, etc.). Aussi convient-il de réfléchir aux meilleures stratégies à mettre en place, à la façon la plus efficace de communiquer, de contrôler et enfin de mesurer la visibilité et la lisibilité du périmètre concerné par la réduction de la vitesse.

7.1 Mettre en œuvre

Pour commencer, les villes qui souhaitent entamer une démarche « ville à 30 » doivent effectuer une analyse du fonctionnement de leur ville et étudier les besoins de circulation motorisée strictement nécessaire. Il faut ainsi définir les axes qui peuvent rester à 50 km/h (*il n'y a pas d'axes qui **doivent** rester à 50, compte tenu des objectifs de sécurité à atteindre*). Ce travail permet de donner à chaque voirie un statut particulier (ex : voirie de liaison, voirie de desserte...) et d'établir ainsi un plan de hiérarchisation.

Plusieurs solutions peuvent ensuite être envisagées : plusieurs zones 30, ou bien la ville entièrement limitée à 30 km/h. Dans tous les cas, la limitation à une seule rue d'un régime « zone 30 » est déconseillée.

L'expérimentation est une modalité de mise en œuvre qui peut s'avérer efficace, à condition qu'elle soit bien préparée, bien cadrée et organisée. Il est notamment recommandé de la contractualiser avec les riverains et usagers quant à ses objectifs, ses modalités pratiques, sa durée et les conditions de son évaluation.

7.2 Sensibiliser et communiquer

Afin que le projet de « zone 30 » soit efficace, il est important de mener à bien un processus de sensibilisation et de communication. Il faut tout d'abord sensibiliser les populations aux bienfaits d'une zone 30, tant du point de vue de la sécurité que du bien-être (réduction des nuisances sonores, convivialité, etc.). Il s'agit d'informer pour lutter contre les idées reçues, trop souvent associées à la

limitation de la vitesse.

Mais il faut également communiquer tout au long du projet afin d'accompagner le changement et impliquer réellement les usagers. De cette façon, on pourra modifier peu à peu les opinions concernant la vitesse et changer durablement les comportements. Il sera utile, au préalable, de bien identifier les différents types d'usagers pour mettre en place un processus de concertation le plus représentatif possible. Cela permettra ainsi d'être plus efficace en adaptant la communication à des publics ciblés (ex : les parents d'élèves, les cyclistes, les enfants, les PMR, les automobilistes...).

INFORMATION ET SENSIBILISATION COMMENT FAIRE ?
1. Objectifs de la communication : être crédible ! Sensibilisation au concept / Dialogue et écoute / Publicité sur le projet / Information technique.
2. Identification des groupes-cibles Personnes « ressources » / Population / Commune
3. Stratégie Combinaison de différents canaux d'information / Images, textes, paroles / Transparence
4. Messages Arguments solides, pertinents et en rapport avec le public-cible.

Source : Zones à vitesse limitée, ATE, 2002, <http://www.ate.ch>

Un exemple, celui de la ville de Gand (Belgique) : souhaitant communiquer très largement sur son projet de zone 30, elle a utilisé une multitude de moyens de communication allant des panneaux publicitaires et des affiches dans les espaces publics et sur les bus jusqu'à l'organisation d'événements et à l'envoi de courriers aux riverains, en passant par la réalisation d'enquêtes...

7.3 Contrôler (suivi, évaluation)

Pour consolider le processus de changement de limitation de vitesse, il est nécessaire de mettre en place des contrôles. Ces derniers doivent être d'abord informatifs (radars pédagogiques) puis si cela est nécessaire, répressifs. Les contrôles ont essentiellement un rôle à jouer au moment des phases de lancement aux endroits les plus sensibles.

Enfin, il est indispensable de mesurer les impacts de la mise en place d'une zone 30, d'une zone de rencontre ou de la limitation à 30 km/h de toute une ville. Non seulement cela permet de constater l'efficacité du dispositif –et de communiquer sur cette efficacité– mais cela permet aussi de relever d'éventuelles faiblesses et, si besoin, réaliser des ajustements pour améliorer le dispositif.

Documentation

Des fiches pratiques et des plaquettes sur le « code de la rue » ont été éditées et sont en ligne sur plusieurs sites de l'Etat, notamment :

Le site de la Sécurité Routière : <http://www.securiteroutiere.gouv.fr>

Le site ministériel dédié : <http://www.voiriepourtout.developpement-durable.gouv.fr/>

Le site du Certu : <http://www.certu.fr/>

Le site de la Rue de l'Avenir : www.ruedelavenir.com

Le site de la FUB : <http://www.fubicy.org/>

Le site du Club des Villes et Territoires Cyclables : www.villes-cyclables.org

Le blog ville 30 : <http://www.ville30.org>

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) : www.fnaut.asso.fr

Signataires

Fédération des Usagers de la Bicyclette :

www.fubicy.org

Contacts : Claude Lievens Souday : claude.lievens@hotmail.com et Yves Bertin

yves.bertin@cegetel.net - 06 32 77 62 69 - 03 88 75 71 90 - fub@fubicy.org

Créée en 1980, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), a pour objectif d'encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement quotidien, en complémentarité avec les transports collectifs. La FUB regroupe 180 associations de cyclistes urbains en 2013.

France Autopartage :

www.franceautopartage.com

Contact : Jean-Baptiste SCHMIDER, Gérant

03 88 23 45 33 - info@franceautopartage.com

France-AutoPartage est une coopérative d'entreprises créée dès 2001, qui regroupe aujourd'hui 11 opérateurs locaux d'autopartage présents dans une vingtaine de villes françaises. Ces services permettent à environ 7000 utilisateurs de se partager l'usage de plus de 350 voitures.

Rue de l'Avenir :

www.ruedelavenir.com

Contact : Gilbert LIEUTIER, Président

06 83 33 02 55 – infosrda@ruedelavenir.com

Depuis 1988 la « Rue de l'Avenir » encourage la modération de la circulation motorisée, la reconquête de l'espace public et le développement des modes actifs de déplacement afin de transmettre aux générations futures une ville plus sûre et plus agréable à vivre.

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

www.fnaut.asso.fr

Contact : Jean Sivardière, président

01 43 35 02 83, contact@fnaut.org

Association de consommateurs agréée par l'Etat, association de défense de l'environnement et groupe de réflexion sur la politique générale des transports, la FNAUT a pour objectifs :

- des déplacements plus faciles et plus sûrs pour tous ;
- un cadre de vie préservé des nuisances et respectueux de la santé ;
- une réduction des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Les Droits du piéton

<http://pietons.org/sitewp/>

Contact : Jean Paul LECHEVALIER, Président

pietons@wanadoo.fr

Les Droits du Piéton aident les usagers du domaine public à formuler auprès des autorités des réclamations concernant l'insécurité ou l'inconfort de l'aménagement du domaine piétonnier.

