



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



1 Préambule

Il 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.

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. 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/h 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.**

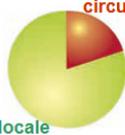
2.2 Retrouver l'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic

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 préfèrent 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

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 !

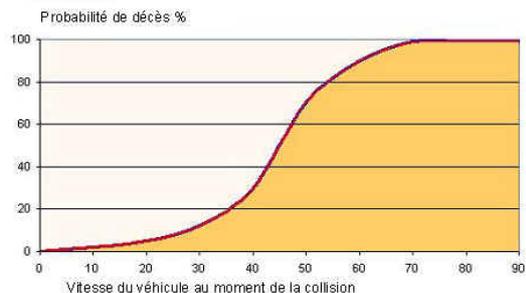


Source IBSR

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)



Corrélation entre réduction du danger et prise d'autonomie

Réduire la vitesse diminue le risque pour les utilisateurs de modes motorisés d'être placés en situation de mise en danger de la vie d'autrui. D'autre part, cette mesure crée des conditions favorables au développement des modes actifs, réduit les déplacements d'accompagnement pour les parents rassurés, dont les enfants se déplacent alors à pied ou à vélo.

3.2 Les autres impacts et bénéfices

Impact sur l'exploitation de l'espace public

Une circulation à moins de 30km/h permet dans l'espace public de réduire la dimension des chaussées, pour une même capacité d'écoulement. Cela permet également de satisfaire l'impératif de prise en compte de la circulation des cyclistes (loi sur l'Air), sans qu'il soit nécessaire de réaliser des aménagements spécifiques à leur intention. Il en résulte une simplicité d'exploitation, ainsi qu'une économie financière.

Impact sur bien-être

L'implantation d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre améliore le cadre de vie et le bien-être des usagers. La mise en place d'une zone 30 permet de réduire le bruit (environ 2,5 dB(A)), par rapport à une zone à 50 km/h. La réduction de la vitesse amène donc plus de calme dans les quartiers. Les conducteurs qui roulent à 30 km/h sont plus attentifs à leur environnement, à ce qui se passe sur les bords de la route. Ainsi, conducteurs et piétons sont plus sereins, moins stressés et l'environnement, plus convivial.

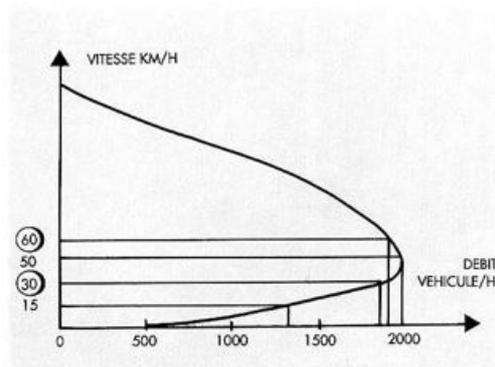
Impact sur l'environnement et la santé

La limitation de la vitesse à 30 km/h permet de réduire les émissions d'oxyde d'azote, du fait d'une conduite plus régulière et calme. En effet, la circulation à 50km/h implique des freinages fréquents et soudains suivis d'accélération puissantes.

Incidence sur les temps de parcours

Elle est minime, car il ne faut pas confondre vitesse de pointe et vitesse moyenne. En milieu dense, le profil de vitesse d'un trajet est en dent de scie, le 50 km/h n'étant pas atteint systématiquement. Ainsi, limiter la vitesse à 30 km/h supprime simplement les pointes de vitesse : schématiquement, une baisse de 40 % de la limitation de vitesse en ville (soit de 50 à 30 km/h) entraîne une baisse de 10% de la vitesse moyenne et une hausse de 10% du temps de parcours (30 secondes pour un trajet de 5 minutes).

Dans une ville 30, conserver certains boulevards à 50km/h, peut réduire encore l'impact de la limitation de vitesse. Par exemple, 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, on perdra donc environ 10 à 15 secondes à cause de la zone 30 !



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-contre. Leur capacité est essentiellement conditionnée par celle des carrefours.

Finalement, 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 et en France

Le mouvement pour la généralisation de la démarche « Ville 30 » est aujourd'hui un fait. En Europe comme en France, elle suscite des initiatives concertées et se concrétise à travers des expériences significatives.



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.