

MODÉRER LA CIRCULATION : RÉDUCTION DU TRAFIC DES VÉHICULES MOTORISÉS ET RÉDUCTION DE LA VITESSE

Depuis 30 ans s'est développée en Europe une politique de modération de la circulation qui comprend un ensemble de mesures réglementaires et techniques. Elle a pour objectif de diminuer le nombre et la vitesse des automobiles en ville afin, en modifiant le comportement des conducteurs, de préserver la sécurité des autres usagers de l'espace public et de favoriser l'environnement et la fonction conviviale des quartiers et de la rue. On parle également de d'apaisement de la circulation motorisée.

Les solutions qu'il faut adopter, à savoir modifier la hiérarchie des priorités, remettent en cause le bien-fondé de valeurs idéologiquement dominantes : la vitesse, l'organisation de la ville en termes de flux circulatoires, l'individualisme qui participent à la dégradation de la conscience publique. Il convient de réagir et de modifier nos comportements d'adultes. Cela veut dire appliquer la réglementation concernant les vitesses et la priorité aux piétons, manifester plus de solidarité vis-à-vis des personnes vulnérables, respecter la tranquillité des rues, reconquérir l'espace public qui est, pour les enfants, un espace vital essentiel pour leur développement personnel. Aujourd'hui il est gravement entravé par la circulation routière.

La rue, en effet, n'est pas la route. La prédominance de l'automobile dans le cadre de la fonction « circulation » de la rue doit céder la place à une rue qui, en tant que bien commun, doit être conçue, aménagée, organisée, entretenue pour mieux accueillir les usages multiples de promenade, flânerie, rencontre, repos, jeux qui concernent une population nombreuse non motorisée souvent vulnérable et/ou à mobilité réduite.

Consultez ici le livret Route ou Rue à Vivre du projet Bambini : [Cliquer ici](#)

LE CODE DE LA RUE

Un meilleur équilibre entre les modes de déplacement

- Novembre 1990 : les Zones 30
- Juillet 2008 : Code de la rue
 - Principe de prudence
 - Double sens cyclable
 - Zone de rencontre
- 2010 et 2018 : Protection des piétons
- 2015 : PAMA 1, décret du 2 juillet



A consulter : le site Rue de l'Avenir à la thématique : « Le code de la rue et ses déclinaisons. [Cliquez ici](#)

Réduire le nombre de véhicules motorisés

La place des voitures dans l'espace public doit se conformer à ce qui est nécessaire, c'est-à-dire fonctionnellement efficace et socialement utile. C'est le préalable à un meilleur partage de l'espace public. Une politique fondée sur la limitation du stationnement facilitée par la réforme mise en place depuis le 1^{er} janvier 2018 et la mise en place de zones à trafic limité ou de zones à circulation restreintes limitant la circulation permet d'évoluer vers un meilleur partage de l'espace public. Au lieu d'être seulement un « tuyau à voitures », la rue peut alors être affectée à l'ensemble des fonctions urbaines animant la vie de la ville. Les « oubliés de la circulation » que sont aujourd'hui les enfants, les anciens et les personnes à mobilité réduite peuvent alors retrouver une certaine autonomie indispensable pour leur santé physique et mentale et pour leur vie quotidienne.

La réduction du nombre de véhicules motorisés peut être obtenue à l'aide de plusieurs vecteurs qui peuvent se combiner :

- **Une politique de stationnement** reposant sur une limitation de l'offre, des durées de stationnement et l'instauration d'une tarification est un moyen efficace car le stationnement est un déterminant principal pour l'usage des moyens de déplacement motorisés individuels. Elle peut aussi contribuer à redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes
 → Voir la fiche de Rue de l'avenir Stationnement et espace public : [Cliquer ici](#)

La réforme du stationnement rentrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018 qui a *dépénalisé le stationnement payant sur voirie et a donné, en modifiant la nature du paiement, la responsabilité de son recouvrement aux villes*, peut faciliter la limitation du stationnement en fonction de la volonté politique des élus qui est malheureusement souvent faible sur ce plan.

- **Une régulation des flux** par l'instauration de zones dont l'entrée est soumise à diverses modalités. (Zone à trafic limité (ZTL) à Nantes, Zone à circulation restreinte (ZCR) à Paris, à Grenoble).
- **Le plan de circulation qui dissuade le trafic de transit** sur l'ensemble de la ville (Groningen) sur le centre-ville (La Rochelle, Strasbourg, Lille), une fraction de quartiers (Barcelone et ses Supermanzanas), sur un quartier (Zone 30km/h, Zone de rencontre Metz, Besançon). C'est dans le trafic de transit que se trouvent les usagers « pressés » dont la vitesse sera difficilement maîtrisable. Par ailleurs il arrive que le trop plein de trafic anéantisse l'efficacité des aménagements – par exemple zone 30 ou 20 – dans les quartiers.



Grenoble, photo Denis Moreau



Angers, Photo Alain Rouiller

→ Pour en savoir plus vous pouvez consulter le site de Rue de l'avenir : La réduction de l'excès automobile www.ruedelavenir.com/thematique/la-reduction-de-lexces-automobile

Réduire la vitesse

C'est l'autre orientation préalable incontournable. Cet abaissement de la vitesse à 30km/h en milieu urbain permet de n'avoir pratiquement plus de piétons et de cyclistes tués et très peu de blessés graves. L'adoption d'une telle mesure dépend des maires depuis novembre 1990 (**Zone « 30km/h »**) à l'exception des voiries départementales. Les zones 30km/h se sont multipliées dans les centres-villes et en particulier à proximité des établissements scolaires. En Belgique le 30km/h est d'ailleurs obligatoire à proximité des établissements scolaires.

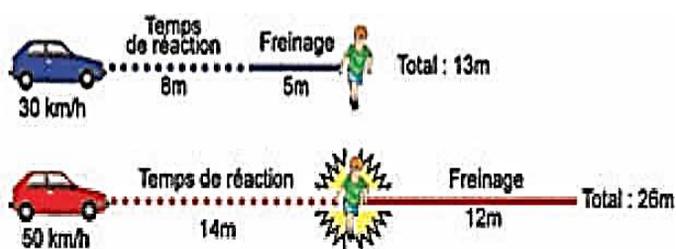
La fiche du CEREMA sur les zones de circulation apaisée : [Cliquez ici](#)

À la suite d'une campagne menée par plusieurs associations dont Rue de l'avenir et des initiatives prises par plusieurs villes (Fontenay-aux-Roses, Lorient, Fontainebleau, Angers, Sceaux....) la question de faire en sorte que le 30km/h devienne la règle dans les zones urbaines et résidentielles et le 50km/h soit l'exception a été posée en particulier à l'occasion de la campagne des élections municipales de 2014. Un mouvement pour des Villes 30km/h porté par un collectif d'association s'est développé et finalement le législateur est intervenu : l'article 47 de la loi « relative à la transition énergétique pour la croissance verte » promulguée le 18 août 2015 prévoit **la possibilité pour les maires de réduire, sur tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, la vitesse de circulation en dessous des limites prévues par le code de la route.**



Le 30km/h généralisé sur un large territoire d'une ville permet tout à la fois :

- **D'assurer une meilleure sécurité des usagers les plus vulnérables**, en l'occurrence les piétons, en particulier les enfants, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes. A 50 km/h la distance d'arrêt est en moyenne de 30 mètres alors qu'elle se situe à moins de 15 mètres à 30km/h. Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 Km/h, le risque de décès est de ce fait multiplié par 9 par rapport à un choc à 30 km/h. En effet à 30 km/h la distance d'arrêt est de l'ordre de 15m mais à 50 km/h c'est le temps de réaction et donc la réalisation d'un choc à pleine vitesse pour un enfant qui débouche 15m devant une voiture.



- **De pacifier la ville** et de la rendre plus conviviale : un conducteur qui roule à 30 km/h est plus attentif à son environnement, à ce qui se passe dans la rue, sur le trottoir. Ainsi, usagers motorisés et piétons sont plus sereins, moins stressés : l'ambiance devient plus conviviale.

Une vitesse limitée à 30km/h rassure les parents dont les enfants se déplacent alors plus volontiers à pied, à vélo ou en trottinette. Cela épargne les déplacements d'accompagnement ; en gérant leur mobilité, les enfants gagnent en autonomie.

- **De réduire le bruit et la pollution de l'air dus au trafic urbain** et de gagner de l'espace pour les piétons et les cyclistes. En effet, avec des voitures roulant à 30km/h la chaussée peut être réduite et la circulation devient plus fluide, la distance entre deux véhicules étant moins grande.
- **D'inciter les citoyens à privilégier la marche et le vélo** pour les déplacements de proximité sachant qu'ainsi on protège son bien-être et sa santé et que ces modes sont contrairement aux idées reçues favorables au commerce de proximité : les piétons et les cyclistes achètent moins à chaque fois mais plus souvent.



Chambéry, Photo Alain Rouiller

Cette généralisation peut être obtenue sans coût excessif :

- Rue de l'avenir Ville 30 : des solutions économiques et de qualité : [Cliquez ici pour voir la publication](#)

Toutefois elle devrait être accompagnée de contrôles réguliers ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Cela nuit à son efficacité.

Des travaux de recherche ont montré par ailleurs que l'aménagement des voiries constitue un moyen éprouvé d'améliorer la sécurité des jeunes piétons.

- ➔ Insécurité routière des jeunes piétons, Thierry Brenac [Cliquez ici pour lire l'article](#)

- Collectif pour la ville à 30km/h « **La ville à 30kmh...ça marche !** » [Voir la brochure de Rue de l'Avenir](#)

