

LA VILLE A 30
CE N'EST PAS NOUVEAU

de Graz à la déclaration
de Stockholm

1990 – 2020 : une longue maturation

- **1992** - Première expérience GRAZ (Autriche)
- **2006** – OCDE : rapport « La gestion de la vitesse »
- **2011 puis 2013** - le parlement européen demande la généralisation du 30 km/h, avec exceptions, mais n'est pas suivi par la commission européenne
- **2012** - lancement d'un « Initiative citoyenne européenne » qui ne réunit pas assez de signatures
- **2015** - en France, les maires sont autorisés à prendre une vitesse de référence en dessous de 50 km/h sur tout ou partie du territoire
- **20 février 2020** - Déclaration de Stockholm signée par 160 pays
- **2020** - l'assemblée générale des Nations-Unis valide la déclaration de Stockholm et préconise la généralisation du 30 km/h au niveau mondial

Initiative citoyenne européenne 2012



En 2020, le processus s'accélère : un changement sociétal est en cours.

Les communes italiennes demandent le 30 km/h
Berlin et Brême réclament le 30km/h généralisé
La Suisse demande de simplifier la procédure de mise à 30 km/h

Les premières réglementations nationales

L'Espagne est le premier pays officiellement à 30 km/h sur toute la voirie urbaine sauf grands axes à 50 km/h (prévu le 12/10/21)

Le Pays de Galles a déjà un vote favorable du parlement
L'Ecosse a déposé un projet de loi...
Les Pays-Bas ont déjà 70% du réseau urbain à 30km/h



Les Pays-Bas ont aidé financièrement les communes qui limitaient la vitesse à 30 en fonction de la longueur des voies règlementées, ce qui a été très incitatif.

En France

Dès 2012, plusieurs associations se regroupent pour engager une campagne en faveur du 30 km/h en ville.

En 2020, dispositifs post-covid et accélération des limitations de vitesse.

En Amérique du nord

Création du « tactical urbanism » et utilisation en réponse à la pandémie, En 2020 à Boston, Columbus, San Francisco, Baltimore...

Washington D.C. (702 0000) : 70% du réseau à 30 km/h mis en place en une fois en juin 2020. En raison de la pandémie, création de rues « lentes » pour accueillir la restauration.

Oakland, en Californie du Nord : 110 km de rues « rues lentes »

Montréal a déployé neuf « super-îlots » cet été dans le quartier de Rosemont. S'inspirant du concept catalan, l'arrondissement a créé des « milieux de vie » visant à favoriser la circulation des modes actifs.

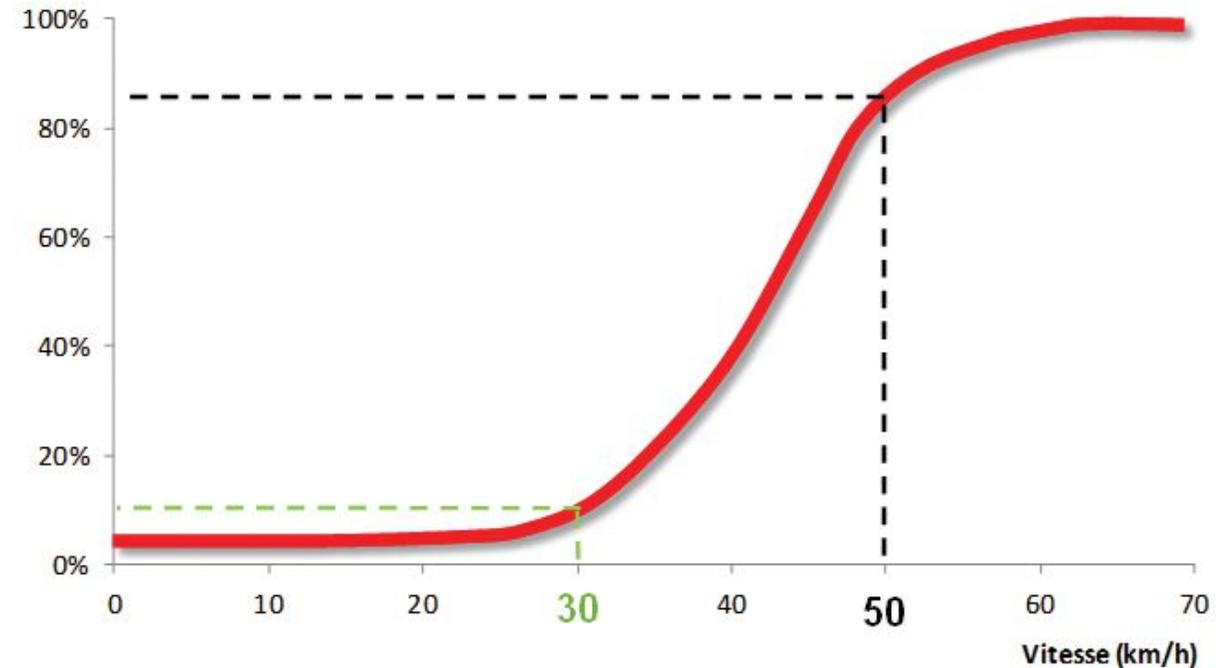


2012 - Le collectif Ville 30 : FNE, FNAUT, FUB, Les droits du piéton, DARLY, France Auto Partage, coordonné par Rue de l'Avenir

Rappel : vitesse et vulnérabilité

Un choc piéton/voiture, est suivi, dans la plupart des cas,

- à moins de 30 km/h : par un blessé léger
- à moins de 50 km/h : par un **blessé grave**
- à plus de 50 km/h : par un **décès**
(85 % à 50 km/h)



% décès / vitesse du véhicule
Résultats d'études concordantes
menées dans divers pays.



Graz,
la ville pionnière,
depuis 25 ans
sans remise en cause

RUE DE
L'AVENIR

VP - Agence de la Mobilité - 16/12/20 - Ville 30 - A. Faure, Rue de l'Avenir

GRAZ

**Modèle 30/50 depuis le début des années 90,
qui n'a jamais été remis en question**

Ville de 310 000 habitants
(560 000 pour l'agglomération qui connaît le même régime)

Un seul panneau en entrée de ville

Dans les grandes artères à 50, la vitesse
est **limitée à 30 devant les établissements scolaires**

Contrôle policier important et amendes lourdes

Politique pro-vélo en parallèle

Une campagne de communication chaque année



GRAZ

Sur 30 ans

- on constate une stabilité de la part de la voiture à 47% (dont 9% de passagers),
- la part modale des cyclistes a doublé passant de 7 à 14%,
- de même que les transports publics qui sont passés de 16 à 20%.

Ces deux augmentations (vélo et TC) se sont faites au détriment des piétons dont la proportion a fortement baissé de 32 à 19%.

Par comparaison, Vienne, dont 75% de la voirie est constituée de zones 30 classiques, est passée de 40% à 28% pour les transports individuels motorisés.



GRAZ

Ville d'art et d'histoire et ville universitaire, Graz innove et crée des « **shared-spaces** ».

Ici devant une des universités, un aménagement qui fonctionne **sans aucune signalétique**.

La vitesse limitée et la présence de piétons, les étudiants, tout au long de la journée sont favorables à ce type de dispositif.





Les villes d'Europe, quelques exemples : le point en 2020

En Espagne

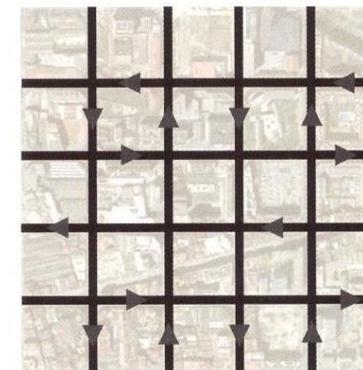
- **Bilbao** : d'abord 30/50, puis première ville de plus de 300 000 habitants à limiter 100% de la voirie à 30 km/h, y compris artères principales
- **Palma de Majorque** : 90 % du réseau à 30 km/h
- **Madrid** : 85 % de la voirie limité à 30
- **Barcelone** : 75 % de la voirie à 30 et politique des « super-blocs » dont le centre est limité à **10 km/h**

Généralisation du 30/50 km/h en ville au niveau national, en mai 2021 (décret royal du 10/11/2020)



Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

SITUACIÓN ACTUAL

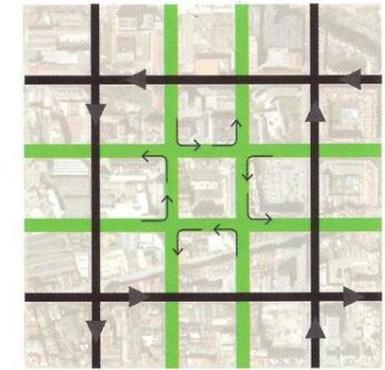


Red básica: 50 km/h



ÚNICO DERECHO: DESPLAZAMIENTO.
MÁXIMA ASPIRACIÓN: PEATÓN

SUPERMANZANA



Red local: 10 km/h



LOS VEHÍCULOS DE PASO NO LA ATRAVIESAN
EJERCICIO DE TODOS LOS DERECHOS QUE LA CIUDAD OFRECE. MÁXIMA ASPIRACIÓN: CIUDADANO

Pontevedra :

100 % des rues à 30 depuis 10 ans

Très grande zone centrale piétonne

Très bons résultats en santé et sécurité

- Inversion des priorités
(Piéton 1, vélo 2, Transports Commun 3, voiture 4)
- Grosse contrainte sur le stationnement
(Tolérance de 15 mn dans certaines rues du CV)
- Importants travaux de voirie (trottoirs, chaussées...)
- Parkings relais autour du CV piéton
(gratuité pendant 24h avec 8 000 places)
- Contravention systématique et très dissuasive (200 €)
- Livraison de marchandises en Ville (8h /10H - 16H /18H)
- Carte des temps pour calcul des trajets à pieds.
(application smartphone)

**Interdiction des centres commerciaux
sur le territoire communal**



En Suisse

La lutte contre le bruit comme déclencheur

Fribourg (38 500 hab.) passe à 30 km/h sur 75% de son réseau pour réduire le bruit routier

Genève : essai positif sur de grandes artère sans incidences sur le trafic, demande de généralisation du 30 km/h

Lausanne : expérience pilote en cours

Vionnaz, dans le Valais, canton très motorisé, limite la vitesse à 30 km/h sur son axe principal

Éviter le coût des aménagements cyclables

Neuchâtel (33 500 hab.) : passage progressif à 30 et projet de diminuer la circulation de 5% chaque année



Genève, Place Cornavin (gare centrale) en zone de rencontre

En France, les villes pionnières

2003 – Hangebieten en Alsace

2005 – Fontenay-aux-Roses grâce à une élue d'origine néerlandaise

2006 – Nogent-sur-Marne

2007 – Sceaux, qui poursuit une politique globale d'apaisement de la circulation et développe le vélo

2008 – Clamart, Sèvres, Clichy

2009 - Lorient, ville pionnière pour le vélo en France : 98% du réseau à 30 km/h et obtention du label « ville prudente » de la Prévention Routière en 2020

2009 – Bruz en Bretagne



Certaines villes ont aménagé récemment des centres piétonniers très vastes – ici Poitiers

En France

La Rochelle

À la fin du dernier mandat, le 30km/h est généralisé à 80% de la Ville en multipliant les aménagements et les pistes cyclables qui réduisent la vitesse et le volume de circulation.

Lille : ville à 30 km/h à 88%

Nantes : ville en grande partie à 30 km/h et projet de généraliser accéléré suite à la crise sanitaire (modèle 30/50).
Présence à titre expérimental d'une Zone à Trafic Limité

Grenoble : première métropole à 30 km/h en France

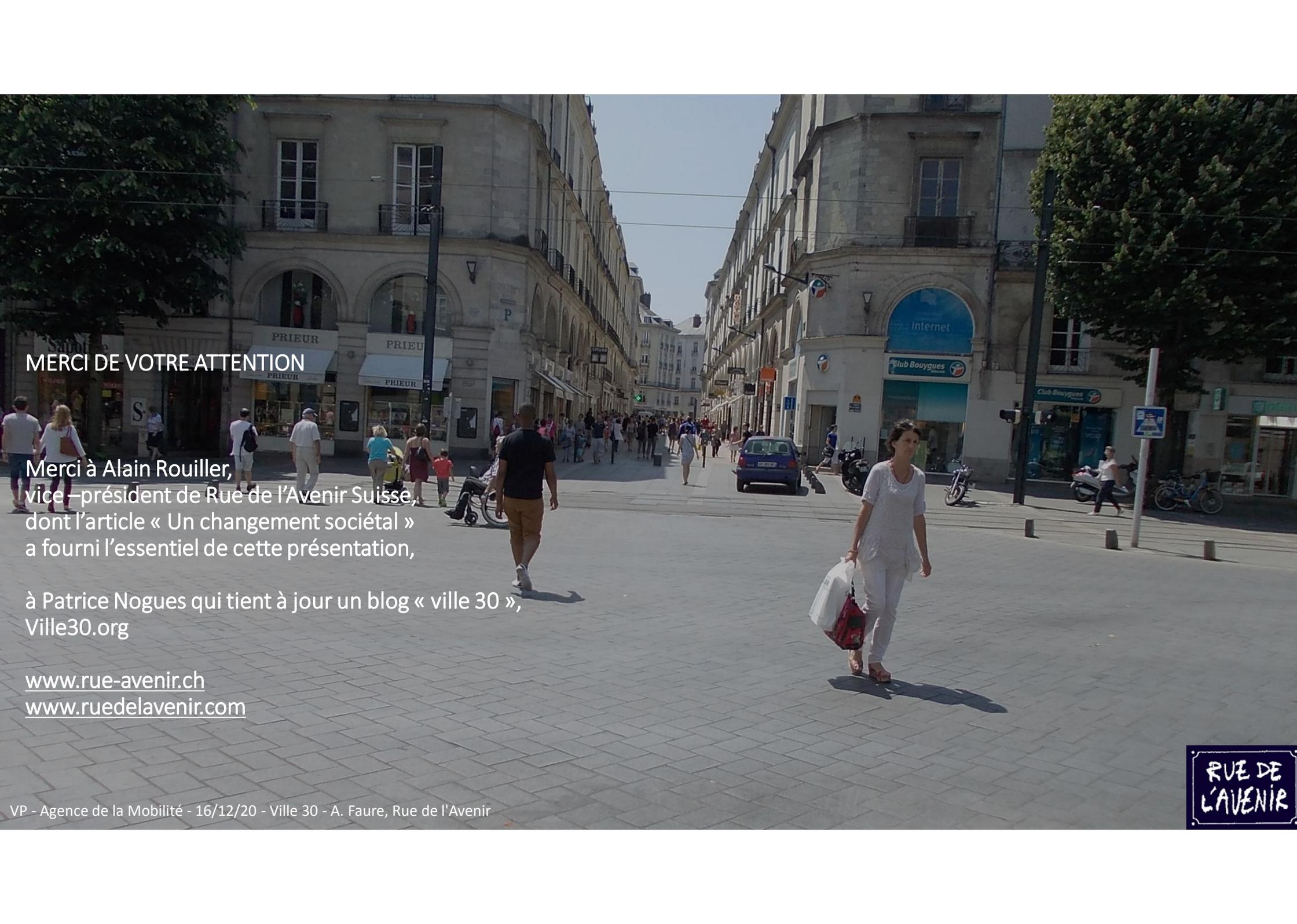
En 2019, 200 villes françaises sont déjà à 30 km/h généralement avec les grands axes à 50

Bègles, toutes les voies sont limitées à 30 y compris les grands axes (2019)

200 communes à 30 km/h environ dans toute la France en 2020
(La Gazette des Communes)

Une journée « Rue aux enfants rue pour tous » à La Rochelle qui comprenait l'intervention d'une vélo-école





MERCI DE VOTRE ATTENTION

Merci à Alain Rouiller,
vice-président de Rue de l'Avenir Suisse,
dont l'article « Un changement sociétal »
a fourni l'essentiel de cette présentation,

à Patrice Nogues qui tient à jour un blog « ville 30 »,
Ville30.org

www.rue-avenir.ch
www.ruedelavenir.com