

Ville 30 Démarche Ville 30 Le concept

Le concept de Ville 30 provient du Bureau suisse de Prévention des Accidents (BPA) qui l'avait introduit en 2002 sous l'intitulé du modèle 30/50. Il consiste en l'occurrence à aménager l'ensemble de la ville en zone 30, à l'exception des boulevards dédiés au trafic qui, eux, conservent une limitation à 50 km/h.

Cette vision avait été celle de Bernard Durand en 1996 « Une ambition : celle d'inverser la réglementation en matière de limitation de vitesse, la norme devenant le 30km/h en ville avec mise à 50km/h de certaines rues »

Le passage d'une ville à 30km/h peut être :

Soit comme l'indique le BPA un processus d'extension progressif des zones 30 qui peut concerner environ 80% de la voirie

Soit à une date déterminée un basculement de la ville à 30 km/h sur l'ensemble de son territoire à l'exception de certaines artères qui restent à 50km/h.

Toutefois ce choix d'une vitesse à 30km/h entraîne un certain nombre de mesures concernant, le cas échéant, les aménagements nécessaires, une concertation avec les habitants, une communication en direction de différents publics, une politique de prévention et de répression des infractions, la mise en œuvre d'une évaluation...

Si le collectif associatif « Ville 30 » a estimé que la notion pouvait s'appliquer lorsque les deux tiers de la voirie étaient à 30 km/h, la « ville 30 » peut recouvrir parfois des situations floues selon que l'on retient le centre-ville ou l'ensemble du territoire communal. Par ailleurs cet objectif peut être obtenu par une extension progressive des Zones 30 et la ville concernée ne pas vouloir revendiquer, pour autant, le qualificatif de Ville 30.

C'est pourquoi Rue de l'avenir a employé et emploie encore souvent pour ce sujet l'expression « démarche Ville 30 » qui rend compte des différentes composantes d'un passage à 30 km/h et des modalités choisies (extension des zones 30 ou basculement).

Un changement de paradigme Introduction de la rencontre d'Arles Décembre 2010

En ville, l'exploitant dispose désormais d'une panoplie enrichie et hiérarchisée de « zones particulières de circulation ». Celles-ci renvoient à l'aire piétonne, à la zone de rencontre et à la zone 30. Aujourd'hui ces zones sont « particulières » et le « normal » est ailleurs, là où les autos roulent sans trop d'empêchement. Or, l'ambition, répétons-le, est d'inverser cette logique. Il pourrait y avoir, en ville, trois modalités « normales » d'exploitation : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. En revanche, les quelques rues, avenues et boulevards à 50 km/h (voire 70 km/h) seraient les voies à régime « particulier ». Le fil directeur de la rencontre régionale d'Arles sera donc d'analyser à partir de l'expérience des zones 30 (y compris le double sens cyclable) et, le cas échéant, des zones de rencontre, les enseignements qui peuvent en être tirés pour influencer un éventuel changement de paradigme en faveur de la ville à 30.

- **des résultats sur le plan de la sécurité** (réduction de la vitesse, baisse du nombre et de la gravité des accidents, implication des piétons et cyclistes),
- **de l'impact en ce qui concerne le développement et les conditions de la pratique des modes doux de déplacement** (vélo, marche),
- **de qualité de vie** (changement de comportement, développement durable, qualité de l'espace urbain).