

## Historique

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. Mais c'est Graz (Autriche) qui est la première ville européenne à avoir appliqué le concept de ville 30 dès 1992, tandis que Zollikon (Suisse) 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 2004.

« Graz est la première ville à utiliser le concept de ville 30, mais non la première à avoir généralisé les Z30. C'est aux Pays-Bas que tout a commencé. Dès 1976, dans les villes nouvelles de Lelystad et d'Almere, les pouvoirs publics prévoient une « ségrégation du trafic » entre voitures et deux-roues sur les grands axes en aménageant des pistes cyclables, et au contraire une « intégration » au cœur des quartiers en se contentant de limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h par des aménagements de voirie sans créer aucun aménagement cyclable (voir : Millérioux B., 1977, « La fonction déplacement en ville nouvelle des polders de l'IJsselmeer, Transport environnement circulation, n° 25, pp. 29-34).

Puis l'Allemagne a suivi dès 1983, Buxtehude (40 000 habitants), située à 20 km au sud-ouest de Hambourg, est la première ville à être passée entièrement en zone 30 sauf les grands axes, suivie ensuite progressivement par Brême, Hambourg, Berlin... En 1985, un grand colloque à Berlin va rendre compte de toutes ces avancées et marquer les esprits... » Source : Frédéric HERAN – Cf sur cet aspect historique, d'une part, [sa présentation La modération de la circulation en Europe](#) (4/04/2014) et d'autre part, son livre « Le retour de la bicyclette Une histoire des déplacements urbains de 1817 à 2050 » pages 98-104 et 113-121

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 et Sceaux (92) en 2007.

La spécificité du milieu urbain en matière de sécurité routière n'a été reconnue qu'au début des années 1980 en France. Le concept d'intégration des flux a été importé des Pays-Bas à partir de la diffusion de la première réglementation de la vitesse dans les zones résidentielles en 1976 : **le Woonerf** (travaux de Nicole Muhlrad – ONSER).

La ville de Chambéry, a constitué le laboratoire français de la modération de la circulation, grâce à la contribution du concepteur néerlandais Jost Wahl.

Le programme expérimental de l'Etat « *Ville plus sûre, quartiers sans accidents* » a ensuite fait la preuve, sur 50 sites évalués dans toute la France, de l'influence de la vitesse sur l'accidentologie et montré qu'on pouvait simultanément améliorer sécurité et vie urbaine : « *Une ville plus belle est une ville plus sûre* ».

Le 4 mai 2011, l'association a organisé avec la FUB et Autopartage une conférence de presse qui lance le **Manifeste pour une ville à 30km/h** qui a été signé dès l'origine par le Club des villes et territoires cyclables, Les droits des piétons depuis en particulier par la FNAUT, l'UNAF et la PEEP.

Entre février et novembre 2013, les associations membres de la plateforme *30km/h : redonnons vie à nos villes* – Les Droits du piéton, la Fédération Nationale des Usagers des Transports, la Fédération des Usagers de la Bicyclette, France Auto Partage et Rue de l'Avenir – ont soutenu sur le territoire français l'initiative citoyenne européenne **30km/h Redonnons vie à nos rues !**

Lors de la campagne des municipales de 2014 **les associations nationales membres du collectif Ville 30** (France auto partage, FUB, FNAUT, Rue de l'avenir, Droits du piéton, France nature Environnement) se sont accordées sur les termes suivants dans la lettre adressée aux candidats :

*« Nous souhaitons que votre liste s'engage dans la durée de la mandature à :*

- *Entamer la démarche « Ville 30 » dès votre élection,*
- *Passer au moins les 2/3 du linéaire de la voirie à 30km/h,*
- *Mettre en œuvre des aménagements cyclables et une sécurité renforcée pour les piétons sur les axes restant à 50km/h »*

Au cours des deux dernières années de nombreuses villes ont décidé de passer à 30 km/h, d'une part, à la suite de la **campagne des élections municipales de 2020** qui avait mis ce sujet à l'agenda politique et, d'autre part, à la suite d'expressions variées d'un besoin d'apaisement et de reconquête de l'espace public liées à la crise sanitaire [Ville 30 | La ville tout simplement](#)

Ce développement intervient dans un contexte international porteur déclenchée par la Déclaration de Stockholm qui, adoptée en février 2020, établit un **message clair et sans ambiguïté selon lequel l'adoption d'une limite de 30 km/h par défaut est nécessaire dans les rues des villes et des villages** où les gens vivent, travaillent, jouent et font leurs courses mais aussi avec des mouvements de villes (Allemagne) ou des décisions prises au niveau national en faveur du 30km.h par plusieurs pays (Espagne, Pays-de-Galles, Ecosse, Pérou, Mexique..) Pour en savoir plus [30 km/h - Rue de l'avenir \(rue-avenir.ch\)](#)