

LA DEMARCHE VILLE 30

RUE DE
L'AVENIR

« Puisque les villes ont été massacrées, il faut les reconstruire comme après un “bombardement” résultant non pas de la guerre mais d’une pratique trop intensive de l’automobile » HG VALH

CREATION DE LA RUE DE L'AVENIR

1988 à la suite d'une opération menée par la Ligue
Contre la Violence Routière dans 40 villes en novembre
1987 et intitulée :



MEMBRES FONDATEURS :

- Associations de sécurité routière et de victimes
- Associations spécialisées (Vélos, cyclotourisme, piétons..)
- Associations de Parents d'élèves et d'éducation populaire

Plusieurs cultures

Généraliste

Action pédagogique

OBJET :

- améliorer les conditions de vie en milieu urbain
- œuvrer pour un partage plus équilibré de l'espace public
- faire adopter des mesures de modération de la circulation et de protection du cadre de vie urbain
- favoriser la sécurité des usagers



DES ACTIONS POUR UNE VILLE PLUS SURE ET PLUS AGREABLE

- **Décembre 2005** Code de la rue



- **16 février 2010 - PARIS**

« **LA MOBILITE AU CŒUR DES ECOQUARTIERS** »

avec le CLUB DES VILLES CYCLABLES

- **7 mai 2010 – MONTREUIL** « **VILLE à 30, VILLE A VIVRE** »

- **2 Décembre 2010 – ARLES** « **VILLE à 30, VILLE à VIVRE** »



- **Sept 2010 – Nov 2011** Concours Ile-de-France

LA RUE... ON PARTAGE!

- **17 Novembre 2011 – BORDEAUX** « De la ville automobile à la ville à vivre »

- **8 février 2013** PARIS Initiative citoyenne européenne



- **14 mars 2013 - RENNES** « Espace public, espace à vivre »



QUELQUES EXPRESSIONS POUR UNE MISE EN PERSPECTIVE

- 1 De la zone 30 à l'extension du domaine des zones 30
- 2 De la possibilité d'une ville à 30
- 3 La démarche ville 30 : une réalité et des acquis
- 4 La carte et le territoire : quelques principes pour une démarche ville 30
- 5 La démarche ville 30 : quelques questions

De la zone 30 à l'extension des zones 30

Plusieurs éléments :

- **L'extension du domaine de la zone 30** : 1990-2013 Les zones 30 se sont multipliées et se sont agrandies.



- **Une diffusion progressive** des mesures complémentaires du Code de la Rue (Juillet 2008) qui donnent sens à une démarche globale d'apaisement de la ville: Principe de prudence, double sens cyclables, zones de rencontre, traversées des piétons....

MAIS problème de lisibilité !

Exemple ?

De la zone 30 à l'extension des zones 30

Logique des textes normatifs :

- Art 20 loi sur l'air impose de réaliser un aménagement cyclable.
En zone dense = zone 30 sur les axes à 50 : piste, couloir bus
- Art R 412-6 et R 413 Code de la route
- Certu Domaine d'emploi : -20% des voiries hors apaisement

Facteur sécurité :

- évaluations font état d'une réduction de 25% à 40% des accidents.
- Cible agglomérations : France 27% des tués, 67% des blessés
Risque décès piéton à 50km/h est 5 fois plus élevé qu'à 30km/h
(Rosen Sanders 2009)
Enjeu des + 60 ans (important compte tenu du vieillissement de la population)

Une Ville à vivre ?



Photo Extrait Projet Bambini – ARENE Ile de France

Réduire la vitesse, un élément préalable d'une « ville à vivre » :

- qui assure la sécurité
- qui favorise le bien être en développant la qualité de ses espaces publics

- qui est moins polluée et moins bruyante
- qui « pense piétons » et « pense cyclistes » **G. Blanchard**
- qui favorise le choix des modes de déplacement .

De la possibilité d'une ville à 30

De la zone 30 à la ville à 30

Janvier 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 » Bernard Durand

Ce renversement des valeurs fait toute la différence entre la démarche ville 30 et l'extension des zones 30 : celles-ci ne sont plus considérées comme « zones particulières de circulation » car le 30km/h devient normal et le 50km/h ou le 70km/h sont à « régime particulier »

Passage de la ville « espace de circulation » à prédominance automobile à la ville « espace de vie » : vies des personnes, vie de la ville.

- la rue n'est plus un simple tuyau
- la rue est un espace urbain support d'une vie locale riche et complexe

De la possibilité d'une ville à 30

- 4 mai 2011 Conférence de presse pour « Manifeste pour une ville à 30 »



- **Le Parlement européen** a accepté, le 27 septembre 2011, à une large majorité – sous forme de résolution – le **rapport d'initiative «sécurité routière au niveau européen 2011 – 2010»** :
Mesure 54 : recommande vivement aux autorités responsable de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les **routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes**, ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables
- **L'initiative citoyenne européenne le 13 novembre 2012**



INITIATIVE CITOYENNE EUROPEENNE (TEXTE DE LA PETITION)

Voirie pour tous, Journée interrégionale session Rhône-Alpes
Auvergne, 9 avril 2013

La démarche ville 30 une réalité

En Europe

- Graz 250000 hab, « ville à 30 » dès 1992, 80% d'avis favorables
- Delft dès les années '70, woonerven (cours urbaines dans quartiers résidentiels)
- Cologne 1ère grande ville quasi intégralement « 30 »
- Berlin et Munich « 30 » à près de 80%
- Karlsruhe 300000 hab, globalement à 30 avec nombreuses zones de rencontre de type « cour urbaine »
- 2002 Suisse BPA modèle 30/50
- **Zurich, Renens, Zollikon** « converti » en 2 mois

Aucune de ces villes n'envisagerait de revenir en arrière

En France

- Fontenay aux Roses (2005), Sceaux, Clamart, Sèvres, Fontainebleau, Montreuil, Pantin, ...Lorient, Bruz, Aytré
- *et des projets:* Angers, d'ici fin 2014, Rennes, de 35% à 75% en 2020
Toulouse, Strasbourg, majeure partie des rues d'ici 3 ans
Dijon,... Salon, ...

La démarche ville 30 une réalité



LE BIEN PUBLIC

Grand Dijon - Circulation Vitesse limitée à 30 km/h : la réflexion est lancée



Rennes. Les trois quarts de la ville limités à 30 km/h d'ici 2019!



20's Plenty



Where People Live



Voirie pour tous, Journée interrégionale session Rhône-Alpes Auvergne, 9 avril 2013

Des acquis pour la sécurité

A vitesse élevée, danger élevé



Tout véhicule en circulation accumule de l'énergie. Elle est d'autant plus grande que le véhicule roule rapidement. **Une vitesse double provoque une force quadruple.** Lors d'une collision, cette énergie est libérée et détermine de façon décisive les conséquences de l'accident.

Lorsque la vitesse de collision dépasse 30 km/h, les chances de survie des piétons impliqués décroissent rapidement.

On peut comparer la violence de la collision sur le corps humain avec la violence du choc subi lors d'une chute: une collision avec une voiture roulant à 30 km/h correspond par exemple à une chute du 1er étage.

Association Transports et Environnement **ATE**

Des acquis pour la qualité de ville

LA VITESSE NE RESOUD PAS TOUT MAIS
CONTRIBUE FORTEMENT A LA QUALITE DE L'ESPACE PUBLIC

les critères

la réduction de la
vitesse

des rues et des places moins bruyantes

effet direct très important

une ville plus sûre et moins polluée

effet direct très important

plus de place pour la marche, le vélo

permet de réduire la chaussée

des rues et des places plus vertes

permet de réduire la
chaussée et de

planter

séjourner dans l'espace public

plus agréable avec moins de bruit

favoriser les échanges

plus agréable avec moins de bruit

Anne Faure Rennes 14 3 13

Ville pour tous, Journée interrégionale session Rhône-Alpes Auvergne, 9 avril 2013



Des acquis pour les déplacements actifs

Lorient



Ferrare



Paris



Maastricht



une autre image de la ville

Ville 30

Quartiers

Zone 30



- Motorisés : ≤ 30 km/h
- Piétons : sur trottoir
- Cyclistes : sur chaussée, à double sens



Rue résidentielle

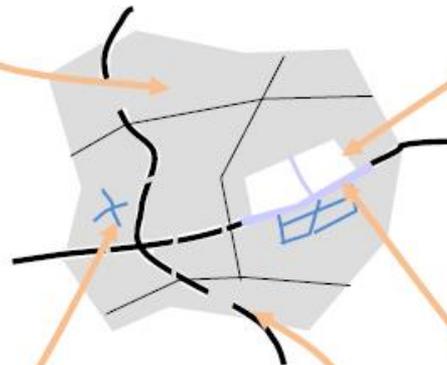
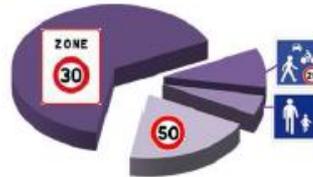
Zone de rencontre



- Motorisés : ≤ 20 km/h
- Piétons : pas de trottoir
- Cyclistes : sur chaussée



En aménageant chaque espace de manière cohérente en fonction de l'équilibre entre vie locale et circulation, la zone 30 devient l'aménagement prépondérant.



Centre piéton

Aire piétonne



- Motorisés : restreint
- Piétons : sur chaussée
- Cyclistes : sur chaussée



Axe de transit en centre ville

Zone de rencontre



- Motorisés : ≤ 20 km/h
- Piétons : prioritaires
- Cyclistes : sur chaussée



Axes de transit



- Motorisés : ≤ 50 km/h
- Piétons : sur trottoir
- Cyclistes : aménagement



Patrice Nogues, FUB

Quelques principes pour une démarche ville 30:

1. Hiérarchisation des voies en relation avec les fonctions urbaines

Angers

Code de la Rue
Quartier
St Serge
Ney
Chalouère

Hiérarchisation des voies
Synthèse v.4

Proposition des groupes de travail

- 50 km/h
- 30 km/h - zone 30
- Zone de rencontre existante

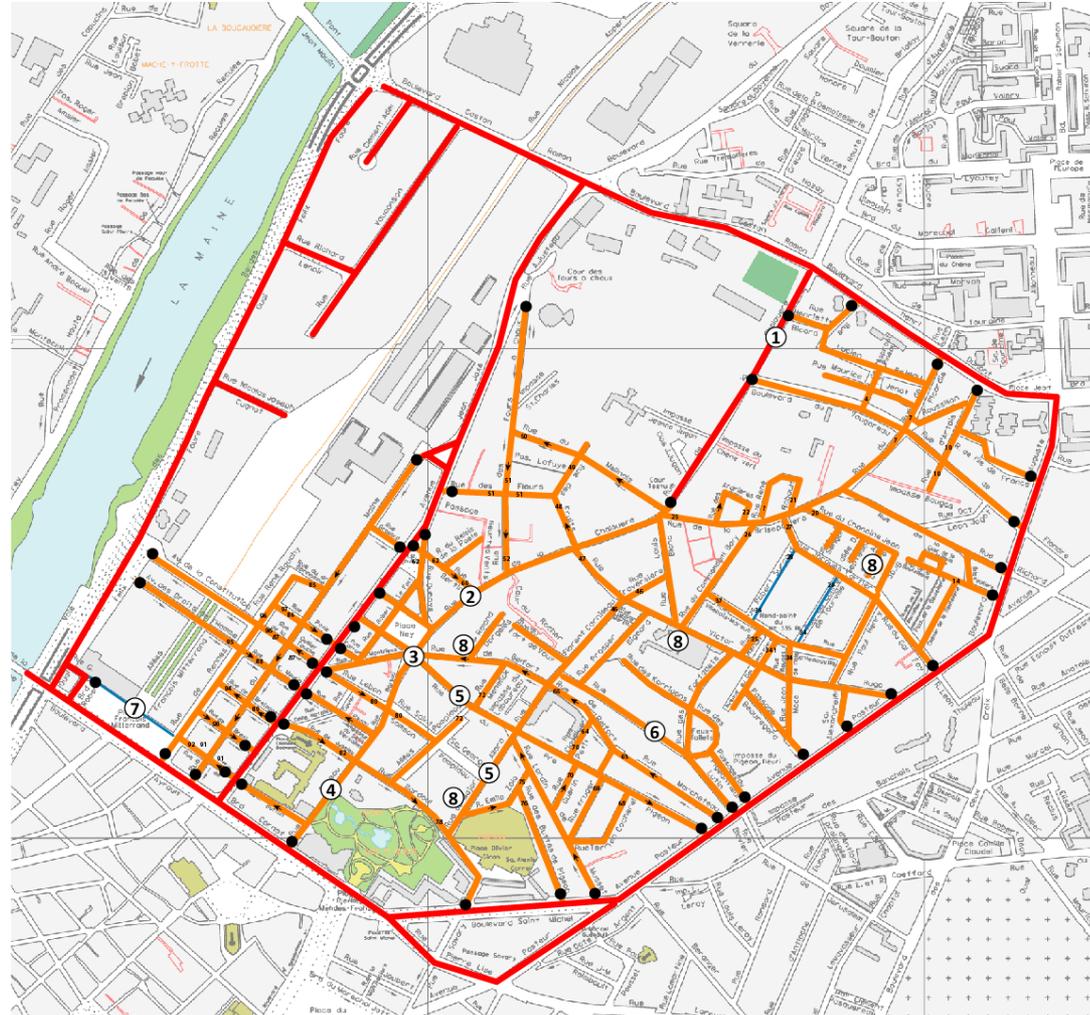
Programme opérationnel

1ere phase : Juillet - Août 2012

- Mise en place des 2 grandes zones 30 (48 sites)

2ème phase : Septembre 2012 - 2013

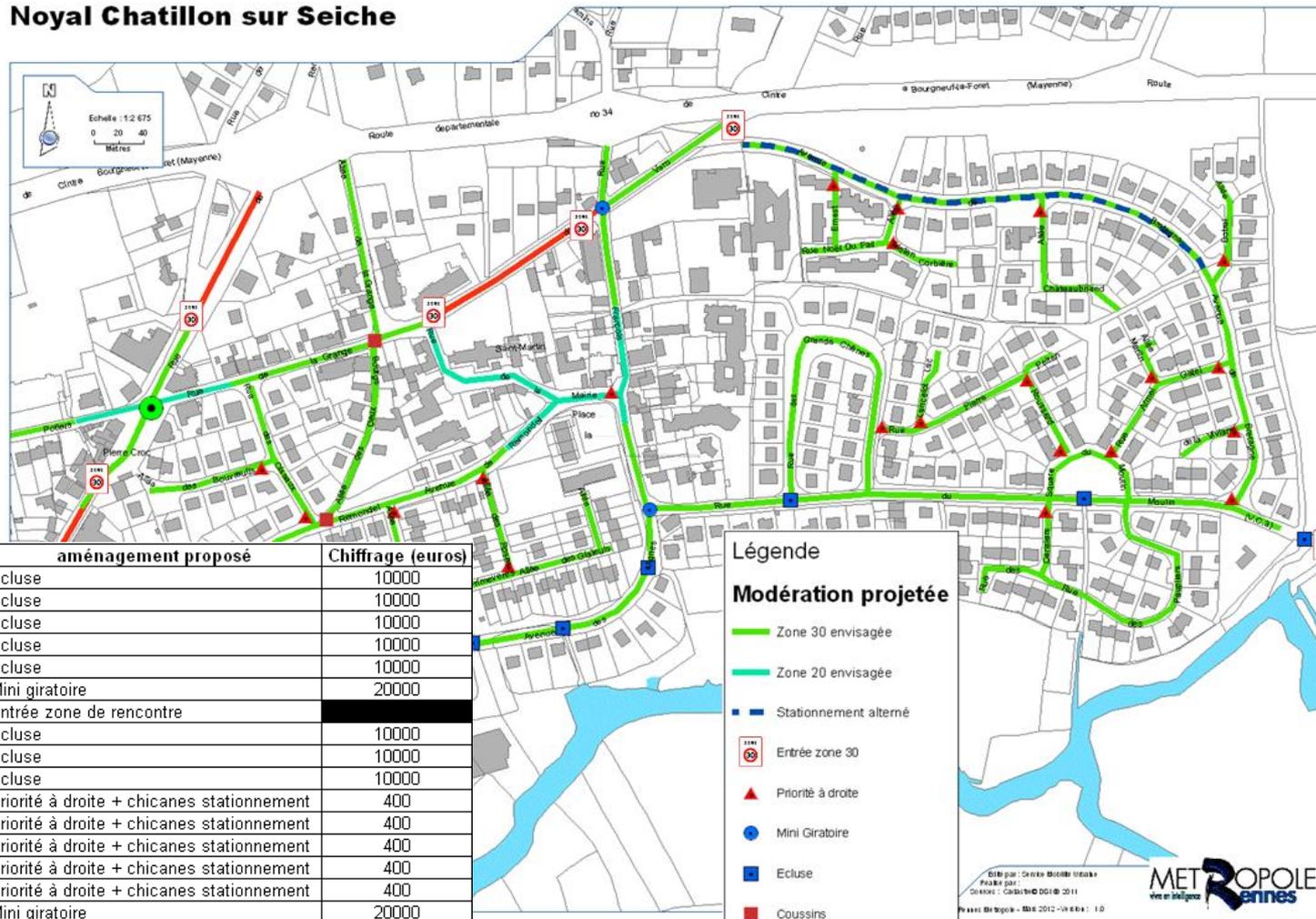
- ① Etude mise en zone 30 rue de la Chalouère
- ② Etude suppression transit rue de la Chalouère
- ③ Etude sur mise en zone de rencontre de la Place Ney
- ④ Etude création d'une liaison cyclable rue Boreau
- ⑤ Etude sécurisation des trottoirs rues Pré Pigeon et M. Allard
- ⑥ Organisation du stationnement rue du Lutin
- ⑦ Zone de rencontre place François Mitterrand
- ⑧ Sécurisation des abords des écoles



Quelques principes pour une démarche ville 30:

2. Un projet global de modération

Noyal Chatillon sur Seiche



Points à aménager	aménagement proposé	Chiffrage (euros)
1	Ecluse	10000
2 et 3	Ecluse	10000
4	Ecluse	10000
5	Ecluse	10000
6	Ecluse	10000
7	Mini giratoire	20000
8	Entrée zone de rencontre	
9 et 10	Ecluse	10000
11	Ecluse	10000
12	Ecluse	10000
13	Priorité à droite + chicanes stationnement	400
14	Priorité à droite + chicanes stationnement	400
15	Priorité à droite + chicanes stationnement	400
16	Priorité à droite + chicanes stationnement	400
17	Priorité à droite + chicanes stationnement	400
18	Mini giratoire	20000
19	Coussins	5000
20	Coussins	5000
	7 Entrées zones 30	84000
	Total	216000

Quelques principes pour une démarche ville 30: 3. Des aménagements choisis et adaptés

dimensions des chaussées



Bordeaux

conception des carrefours



Clamart

dispositifs ralentisseurs (chicanes, écluses,...)



Zurich



Angers

« portes » d'entrée



Quelques principes pour une démarche ville 30: 4. Et aussi ...

- **réglementation: préférence pour la priorité à droite aux carrefours**
- **rétablissement de double sens cyclable, y compris en supprimant des sens uniques**
- **la signalisation: pas de caractère « routier » (marquage axial)**
- **emploi des zones de rencontre**
- **... et des aires piétonnes (pour empêcher le transit)**
- **caractère urbain de l'espace public (équipements divers, éclairage,..)**

Et les voies à 50km/h ? (20% des rues)

- Nécessité d'y modérer réellement la vitesse à 50km/h
- Nécessité d'y assurer la sécurité pour tous particulièrement pour les piétons et les cyclistes



Et les voies à 50km/h ? Le modèle bernois

Köniz



http://www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner_modell.html

Voirie pour tous, Journée interrégionale session Rhône-Alpes Auvergne, 9 avril 2013

La démarche ville 30 : quelques questions

- **Volonté politique « ville à 30 »** : explicite (Fontainebleau), non exprimée (Chambery), intégrée au programme voirie (Lorient), détour pollution (Paris)
- **Stratégie. Processus** :
Consultation (Strasbourg), concertation (Angers), communication (Metz)
Basculement :
Aménagements simples(Zurich), réglementation (Fontainebleau),
communication (Renens)
- **Evaluation** : Critères ? Territoire, vitesse moyenne, ambiance et activité économique

Un principe pour la communication :

La ville à 30 c'est **favoriser une ville à vivre pour les habitants ! C'est la fête à Renens !**



Renens

Initiative Citoyenne Européenne



Merci de votre attention !

www.rue-avenir.ch

www.ruedelavenir.com

<http://ville30.org/>

<http://velobuc.free.fr/zone30.html>

Voirie pour tous, Journée interrégionale session Rhône-Alpes Auvergne, 9 avril 2013

