

# De la Zone 30 à la VILLE 30



« 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



Gentilly  
18 avril 2019

# 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



- **2010** – MONTREUIL et ARLES « **VILLE à 30, VILLE A VIVRE** »



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

*LA RUE... ON PARTAGE!*

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



- **Rencontres : Bordeaux 2011 Rennes 2013 Nantes 2014 Poitiers 2016 Dunkerque 2017 Paris/Montreuil 30 ANS 2018**

- **Rue aux enfants rues pour tous**



# LES POINTS ABORDES

## 1 La zone 30

- Les Textes
- Pour quelles raisons ?

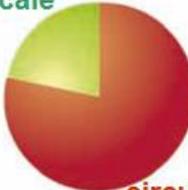
## 2 De la zone 30 à la ville à 30



## 3 Quelques principes pour une démarche ville 30

## 4 Une démarche ville 30 à Gentilly ? Quelques observations

# STATUTS ET VITESSE POSSIBLES EN MILIEU URBAIN

Statut de la zone ou de la voie	 <b>aire piétonne</b>	 <b>zone de rencontre</b>	 <b>zone 30</b>	 <b>agglomération</b>
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 <span style="color: green;">vie locale</span> / <span style="color: red;">circulation</span>	 <span style="color: green;">vie locale</span> / <span style="color: red;">circulation</span>	 <span style="color: green;">vie locale</span> / <span style="color: red;">circulation</span>	 <span style="color: green;">vie locale</span> / <span style="color: red;">circulation</span>

ville30.org d'après CERTU

# La zone 30 Les textes

Décret du 29 Novembre 1990 « *Mieux adapter la réglementation concernant la vitesse au type de voie et à l'usage qui en est fait* » Zone 30 : prépondérance de la vie locale **70 à 80% voirie**



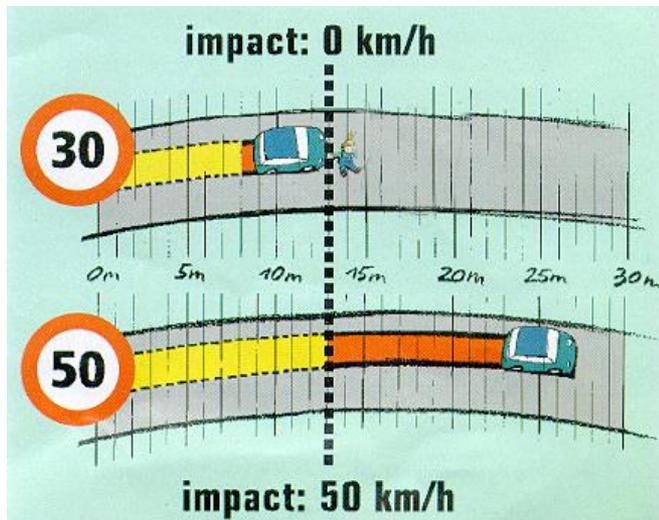
" *Le terme zone 30 désigne une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune **une zone de circulation homogène**, où la vitesse est **limitée à 30 km/h**, et dont les **entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques** »*

*≠ Décret 2008 :*

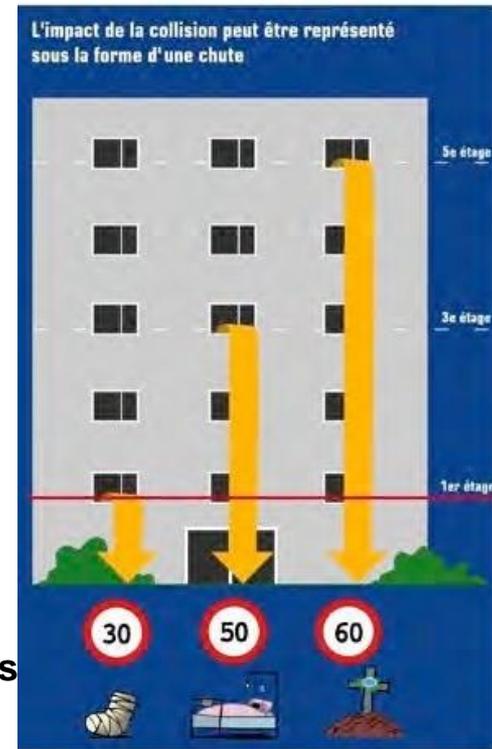
*Toutes les chaussées ( en zone 30) sont à double sens pour les cyclistes*

*L'aménagement ( de la zone) doit être cohérent avec la limite de vitesse applicable*

# Le 30 Km/h Pourquoi ? 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.

Parlement européen Résolution du 27 septembre 2011

### 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

# Des acquis pour la qualité de ville



GENTILLY 18 AVRIL 2018

# Des acquis pour les déplacements actifs

Lorient



Ferrare



Paris



Maastricht



# De la zone 30 à la démarche ville à 30

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.

Un renversement des valeurs : les zones 30 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 » cf les arrêtés pris  
Grenoble Annecy

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 et dans les choix concernant ces espaces de vie transit automobile doit être réduit ou supprimé
- la rue est un espace urbain support d'une vie locale riche et complexe

# De la zone 30 à la démarche ville à 30

## 3 éléments clefs pour une généralisation

- **Sécurité**

Evaluations font état d'une réduction de 25% à 40% des accidents.

Cible agglomérations : France 27% des tués, 67% des blessés ( cf Chiffres Gentilly)

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)

- **Lisibilité**

De 1990-2015 Les zones 30 se sont multipliées et se sont agrandies en particulier depuis les 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 !**

- **Logique des textes normatifs en faveur des modes actifs**

- Art 20 loi sur l'air impose de réaliser un aménagement cyclable. En zone dense = zone 30 ( économique !), sur les axes à 50 : piste, couloir bus

- Art R 412-6 (Prudence vis-à-vis des personnes vulnérables) , décret 2/7/2015 Double sens, Piétons : Décret du 17 septembre 2018 renforcement des sanctions ( passage piéton)

# De la zone 30 à la démarche ville à 30

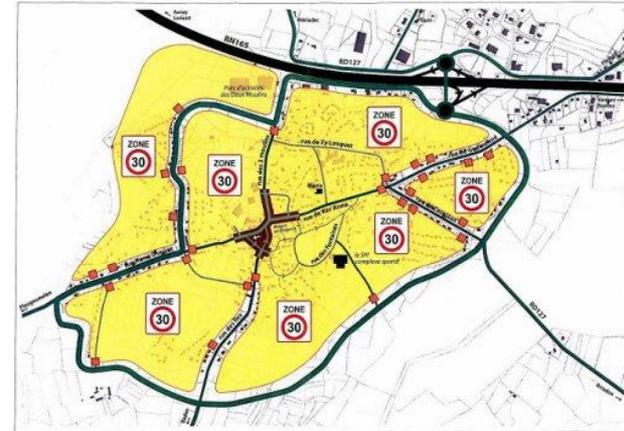
Avant l'Article 47 de la Loi du 17 août 2015

Insécurité juridique : le maire ne peut se servir d'une mesure particulière (Zone 30) pour prendre une mesure globale de réduction de la vitesse à l'ensemble de la commune

Désormais **deux possibilités** :

- Garde en entrée de ville le panneau d'entrée classique (EB10) et des panneaux B30 annoncent les entrées de zone
- Le panneau Zone 30 est associé au panneau EB 10 d'entrée d'agglomération

L'important c'est pas le panneau mais le fait que **70% à 80% des rues soient en zone 30**



# De la zone 30 à la démarche ville 30

## 2 Stratégies :

- a/ Processus Zone 30 par Zone 30 : Lorient, Rennes, Nantes, Montreuil, Bordeaux concertation (Angers, Rezé), communication (Metz)
- b/ Basculement :  
Aménagements simples et contrôle ( Zurich), réglementation (Fontainebleau, Grenoble, Cognac), communication (Renens)

Quelque soit le choix une préparation importante est nécessaire :

- Sur le plan **technique** : diagnostic sécurité, Hiérarchisation des voies, expertise d'usage, aménagements utiles
- Sur le plan **social** (Acceptabilité) concertation et pédagogie **Une Ville 30 est un projet partagé**  
=/= selon les situations, les quartiers



La ville à 30, c'est favoriser une  
« ville à vivre » pour les habitants !

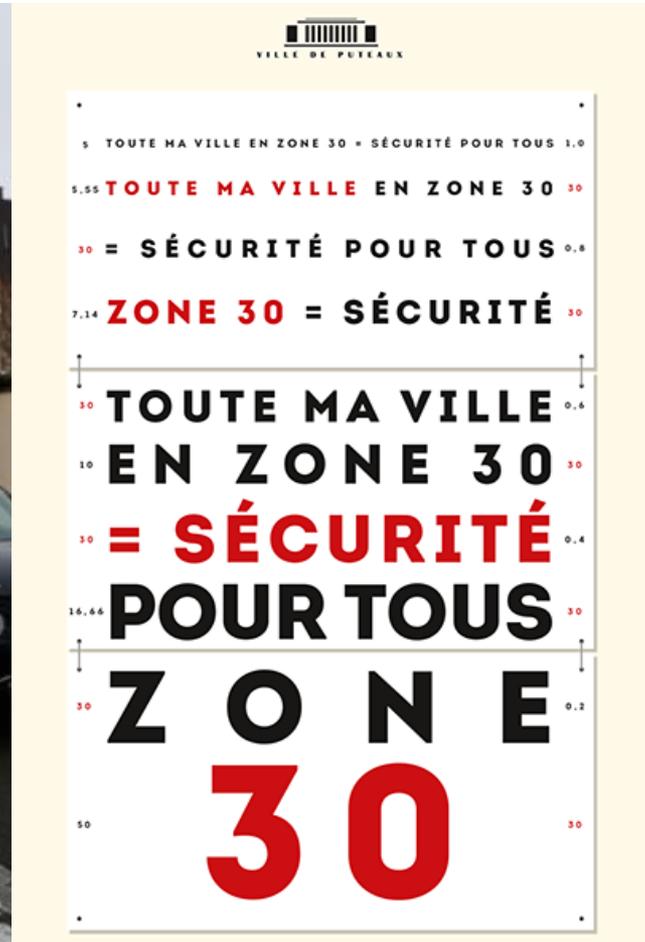
Une fête à Renens pour le 30km/h

# De la zone 30 à la démarche ville 30

Villepreux



Puteaux



Gentilly  
18 avril 2018

# 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

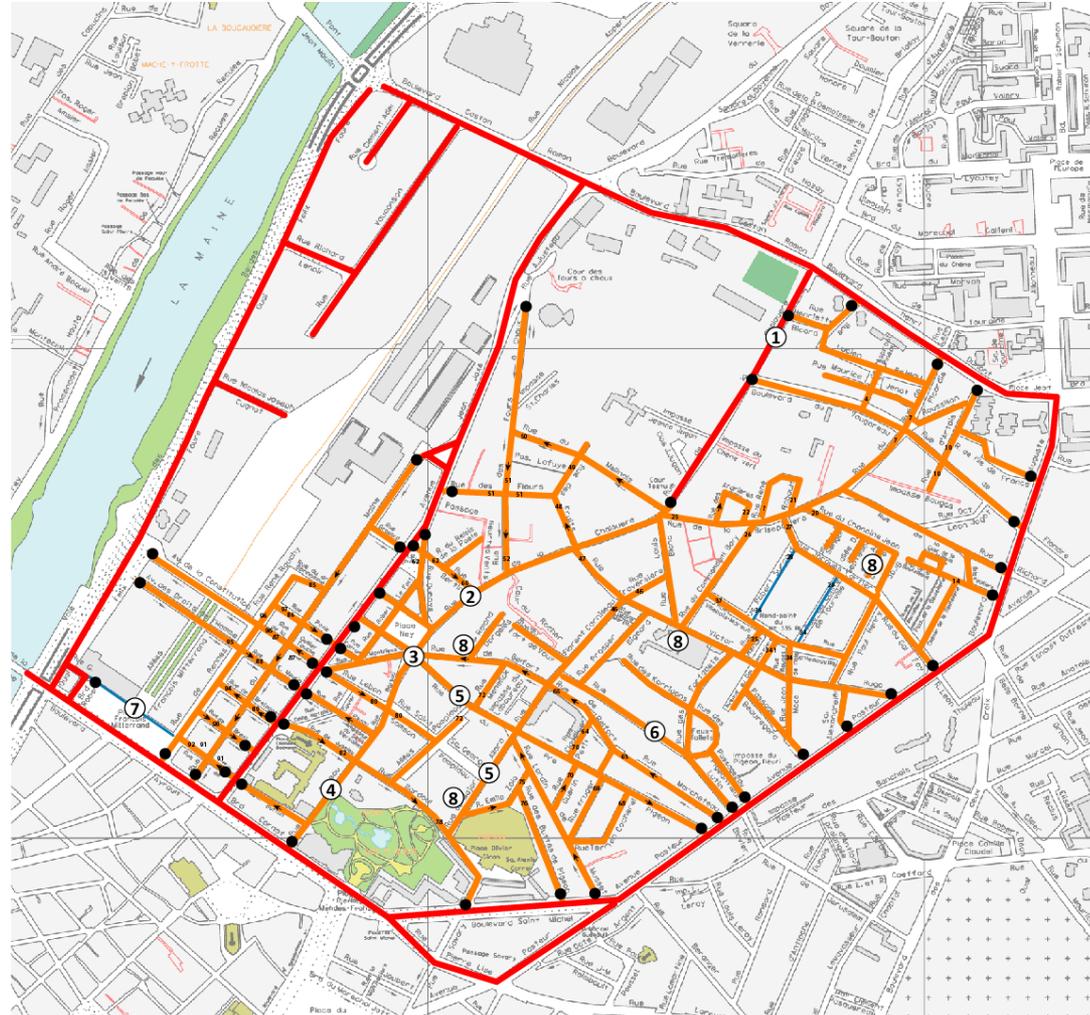
#### Programme opérationnel

1ere phase : Juillet - Août 2012

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

2ème phase : Septembre 2012 - 2013

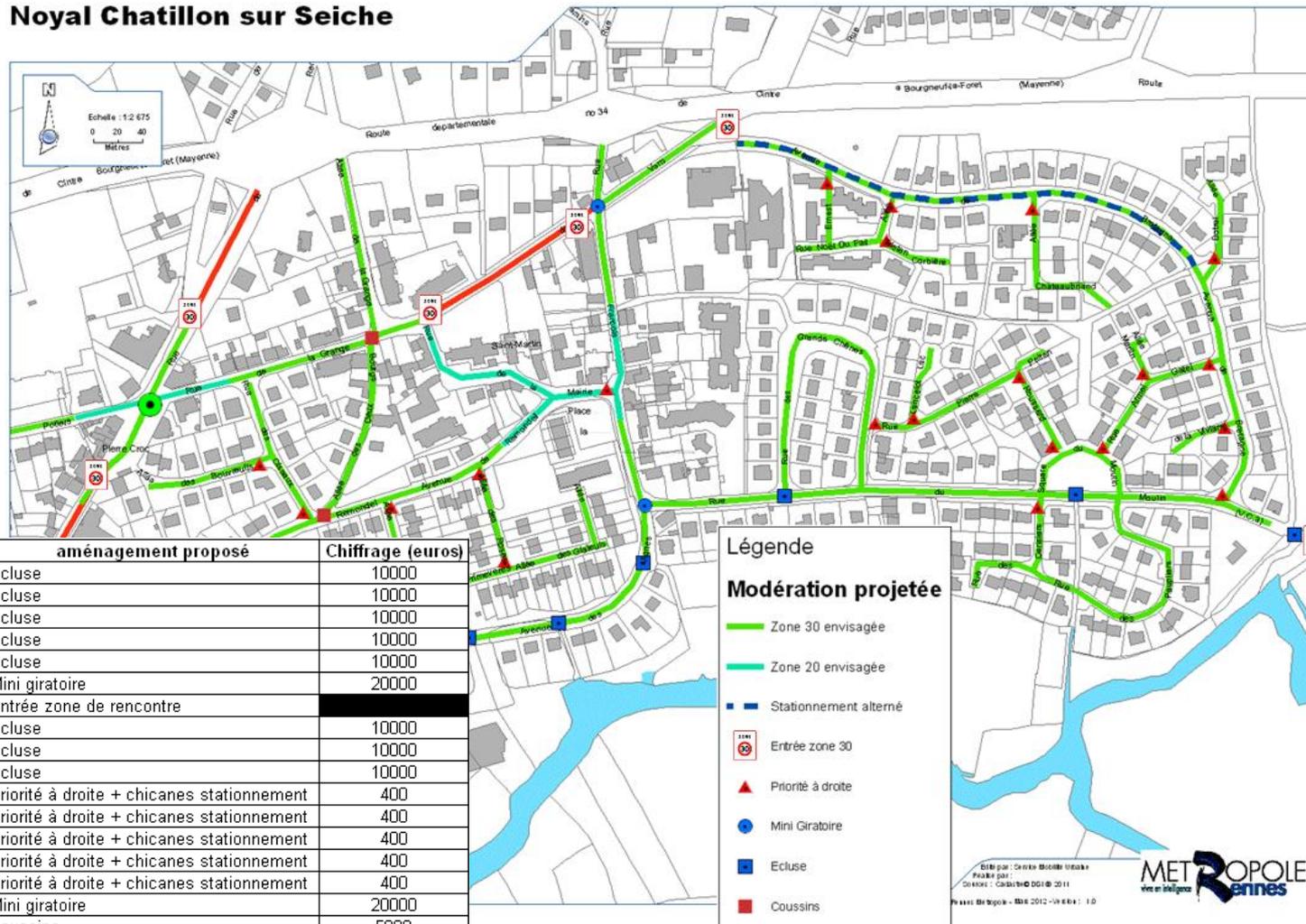
- 1 Etude mise en zone 30 rue de la Chalouère
- 2 Etude suppression transit rue de la Chalouère
- 3 Etude sur mise en zone de rencontre de la Place Ney
- 4 Etude création d'une liaison cyclable rue Boreau
- 5 Etude sécurisation des trottoirs rues Pré Pigeon et M. Allard
- 6 Organisation du stationnement 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
	<b>Total</b>	<b>216000</b>

# Quelques principes pour une démarche ville 30

## 3. Le cas échéant des aménagements adaptés

### dimensions des chaussées



Bordeaux

### conception des carrefours



Clamart

### dispositifs ralentisseurs (chicanes, écluses,...)



Zurich

### « portes » d'entrée



# Quelques principes pour une démarche ville 30

## 3 bis Une signalisation pédagogique



Gentilly  
18 avril 2019

# Quelques principes pour une démarche ville 30:

## 4. Et surtout Concertation + Communication

### Rues limitées à 30 km/h

Chemin des Airelles • Rue des Alpes • Rue de l'Avenir • Avenue des Baumettes • Chemin de Blondes • Chemin de Borjod • Chemin de Bourg-Dessus • Chemin de la Bourdonnette • Chemin de Broye • Chemin de la Bruyère • Rue du Bugnon • Chemin du Carroz • Avenue du Château • Chemin des Cios • Chemin des Côtes • Chemin de la Creuse • Chemin de sur la Croix • Avenue de l'Eglise Catholique • Chemin d'Eterpy • Sentier de la Gare • Chemin de Saint-Georges • Rue de l'Industrie • Avenue du 24-Janvier • Chemin de Jouxteus • Rue du Lac • Avenue du 1er-Mai • Chemin du Mottey • Rue de la Paix • Chemin de Pallettes • Chemin des Pépinières • Chemin de Perrelet • Chemin de Pierregrosse • Avenue de la Piscine • Avenue de la Poste • Chemin de la Roche • Chemin de la Ruyère • Avenue de Saugiaz • Rue du Sécheron • Avenue du Temple • Rue du Village

Cet été,  
votre ville  
passe à

30  
km/h

[www.renens-zone30.ch](http://www.renens-zone30.ch)

**renens**  
CARREFOUR D'IDEES



# Quelques principes pour une démarche ville 30: 5. Et aussi ...

- réglementation: préférence pour la priorité à droite aux carrefours
- accompagner la généralisation des double sens cyclable,
- la signalisation au sol pertinente
- emploi des zones de rencontre et des aires piétonnes (pour empêcher le transit)
- caractère urbain de l'espace public (équipements divers, éclairage,..)

RUE DE L'AVENIR  
Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre  
Rue de l'Avenir - Association loi de 1901

- Le concept de ville 30
- Généraliser le 30 km/h en ville
- Les impacts sur la sécurité
- Les autres impacts
- Les outils techniques
- Une actualité en Europe et en France

## Ville à 30

→ Préambule

C'est un vrai défi pour une ville que de faire cohabiter tous les modes de déplacement, en tenant compte des enjeux de santé, de sécurité, d'efficacité, d'économie et d'environnement. Mais l'enjeu principal est de retrouver la ville elle-même et les fondements de son existence : réajuster les conditions favorables à la vie et aux activités de tous, veiller à la qualité et au partage équilibré de l'espace public et assurer la diversité des besoins de mobilité.

Or, le code de la route n'est pas adapté à l'environnement urbain, car il s'est essentiellement construit pour et autour de la circulation motorisée, longtemps considérée comme prioritaire, voire comme LA référence. La démarche « Code de la rue », initiée en 2006, a heureusement constitué une véritable avancée dans le débat d'idées, en prenant en compte la totalité des fonctions et besoins urbains et en inscrivant dans le code de la route le principe de prudence. Ainsi, peu à peu une évidence a émergé : les vitesses excessives ne sont pas compatibles avec le bon fonctionnement de nos villes.

Considérer la limitation à 30 km/h comme la règle et le 50 km/h comme une exception suscite encore des résistances et des incompréhensions. Pour certains, « la ville à 30 » est une idée peu réaliste, voire reléguée d'une position dogmatique « antivitreuse ». Il n'en est rien. Le concept de « la ville à 30 » bouvetise le modèle dans lequel nous baignons depuis plusieurs décennies et nécessite une organisation des circulations et une exploitation des rues totalement différentes. Des solutions connues et éprouvées existent. « La ville à 30 » est une démarche « pour la ville », une ville où tous les usagers, motorisés et non motorisés, bénéficient de conditions globalement améliorées.

Rue de l'Avenir  
34, rue de l'Église  
75015 Paris  
Tel./Fax : 01 45 57 12 20  
www.ruedelavenir.com  
infos@ruedelavenir.com

contact

Janvier 2014

RUE DE L'AVENIR  
Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre  
Rue de l'Avenir - Association loi de 1901

- Pour une ville à vivre
- Des solutions économiques
- De la route à la rue
- Réduction des trafics
- Apaisement des circulations
- Libération des espaces publics

## Ville 30 : des solutions économiques et de qualité

Un des fondements essentiels de la « Ville à Vivre » est le respect par les conducteurs de véhicules motorisés de tous les aspects de la vie de la ville, qu'il s'agisse de ses résidents, des différents acteurs et des différentes manifestations de la vie de la collectivité.

A cet effet la maîtrise des vitesses en est l'outil principal. Aujourd'hui, dans nos villes européennes, il y a un accord unanime pour une limitation des vitesses à 30 km/h. Cette limitation peut être mise en œuvre, soit dans le cadre d'une ou plusieurs « zones 30 », soit dans le cadre du concept plus global de « Ville 30 », que Rue de l'Avenir a mis en avant dans son état d'urgence 2010 et les rencontres de Montreuil et d'Arles « Ville 30, Ville à vivre ». Dans cette perspective la question est fréquente : combien ça coûte ?

Nombreux sont ceux qui disent renoncer aux zones 30 en raison de leur coût. Mais il est aussi possible que certains prennent prétexte du coût supposé d'une zone 30 pour justifier leur renoncement. L'expérience de nos voisins belges, en particulier, mais également de certaines villes françaises, tend à démontrer que des saluts économiques, de qualité et efficaces existent.

Dès le 27 septembre 2011, le Parlement Européen avait émis une résolution qui recommandait vivement de limiter à 30 km/h la vitesse maximale en ville. Cela signifie en clair, qu'en ville, 30 km/h doit être la règle, et 50 km/h l'exception. Le 23 juillet 2016, le Parlement a adopté, le projet de loi « relatif à la transition énergétique pour la croissance verte ». Dans son article 47 est dit : « La même nuit, par intérêt motivé, l'axe pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, en regard à une nécessité de sécurité et de circulation fluides, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Rue de l'Avenir  
34, rue de l'Église  
75015 Paris  
Tel./Fax : 01 45 57 12 20  
www.ruedelavenir.com  
infos@ruedelavenir.com

contact

Février 2016



# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?

## Points forts :

- Convivance (vivre ensemble) réelle, lieux identitaires (marchés),
- Environnement souvent apaisant compte tenu de la végétation (Bièvre + Ilots vert + parcs/stades )
- Gentilly ville « marchable » étant donné les distances à parcourir ( 2 km/h largeur 1,7 longueur) les cheminements agréables
- Un savoir faire qui existe en matière de modération ( Rue Lafouge)
- Une marge pour reconquérir des espaces publics sur le stationnement ?

**Engagement municipal** de favoriser la création de zones 30 et approche espace public bien commun

+ **Réalisations du Département** travaux du CD sur RD 127 A « Passage de la voie en Zone 30 » et RD B (Zone 30 en place à la hauteur de la rue Frérot)

+ **Constats déplacements** ( 73% utilisent des modes alternatifs Taux d'équipement automobile 57% 2010 à 50 % 2015)

+ **Mobilisation citoyenne** : consultation « Cap sur Gentilly 2030 » + associations locales dynamiques.



# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?

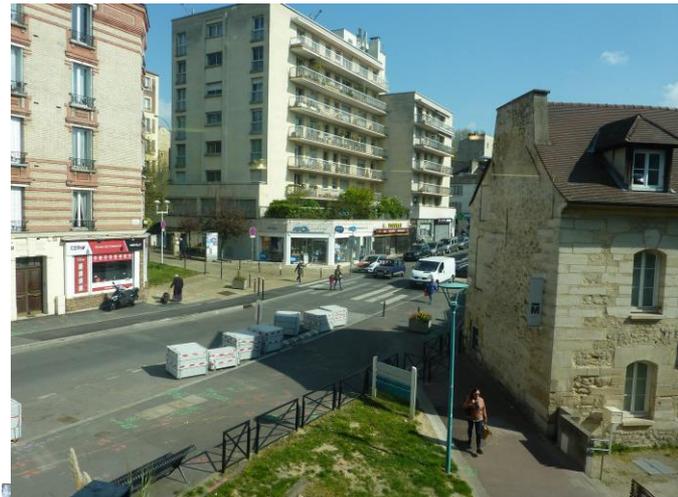
- **Gentilly Ville à vivre**



Gentilly  
18 avril 2019

# Une démarche ville 30 sur Gentilly

- **Environnement de qualité** et **Ville marchable**



# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?

- Travaux sur CD 127 A et B

Avenue Raspail



Avenue Raspail



# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?

Un savoir faire en matière de modération Une marge en matière de stationnement



Gentilly  
18 avril 2019

# La démarche ville 30 sur Gentilly

## Points problématiques :

Lisibilité en matière de Zone 30 /Zone de rencontre

Imbrication avec les communes voisines en particulier Arcueil Quelle convergence possible ?

Importance des voies de transit avec une grande différence entre la semaine et le WE, selon les périodes de la journée

**A éclaircir** : le positionnement des zones 30 sur les RD 127 A et B question liée en particulier à une délimitation du cœur de ville



# La démarche ville 30 sur Gentilly

- **Lisibilité** Benoît Malon vers Arcueil



Rue de la Paix



Gentilly  
18 avril 2019

- Rue Frérot vers Rue d'Arcueil



Rue de la paix vers gare RER



# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?



Gentilly  
18 avril 2019

# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?

- Pb de la cohérence intercommunale



Gentilly  
18 avril 2019

# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?

- Importance des voies de transit



Gentilly  
18 avril 2019

# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?



Gentilly  
18 avril 2019

# Une démarche ville 30 sur Gentilly ?

Pb Semaine/Week End et de l'horaire



Gentilly  
19 avril 2019

# La démarche ville 30 une réalité



LE BIEN PUBLIC

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



GENTILLY 19 AVRIL 2019



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



20's Plenty



Where People Live



# La démarche ville 30 sur Gentilly

- Je fais un rêve Henri Barbusse en Zone de rencontre ?



Gentilly  
18 avril 2019

# De la Zone 30 à la VILLE 30



MERCI POUR VOTRE ATTENTION !

[WWW.RUEDELAVENIR.COM](http://WWW.RUEDELAVENIR.COM)

Thématique Ville 30

Également [www.ville30.org](http://www.ville30.org)