

Pour des villes et des villages à 30km/h



Photo : RDA Suisse

SOMMAIRE

- ◆ 02 / La « Ville 30 », c'est quoi ?
- ◆ 03 / Quels sont les avantages de la Ville 30 ?
- ◆ 05 / Comment faire ?
- ◆ 08 / Qu'avons-nous appris des villes qui sont déjà passées à 30 km/h ?
- ◆ 11 / Références. En savoir plus.

◆ La « Ville 30 », c'est quoi ?

Une ville apaisée et des quartiers à vivre impliquent une cohabitation équilibrée entre la circulation automobile, les autres modes de déplacement ainsi que les multiples fonctions et usages de l'espace public.

Ce vivre-ensemble nécessite de modérer les vitesses du trafic motorisé. À défaut, les espaces publics sont isolés par les voies de circulation, qui génèrent des situations de conflit et de danger pour les habitants et les usagers non motorisés.

Le principe de la Ville 30 permet de passer d'une logique de sécurisation ponctuelle à une logique généralisée d'apaisement d'unités urbaines, tant dans les villes que dans les villages.

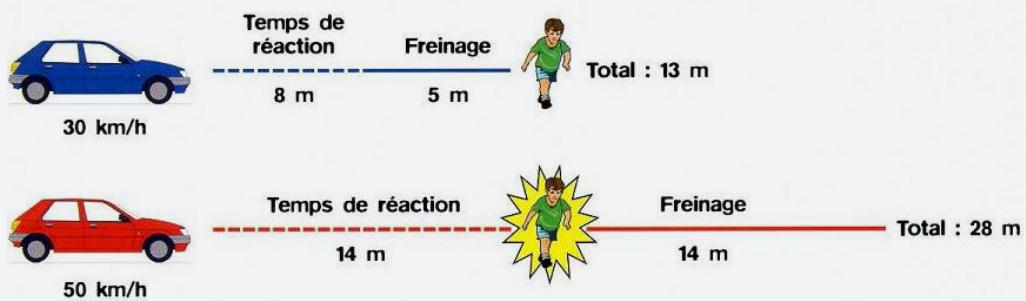
En retenant pour règle de base la limitation de la vitesse à 30 km/h en agglomération, le

50 km/h devient l'exception. Il est admis par le CEREMA qu'une grande partie de la voirie urbaine - de l'ordre de 70 % à 80 % d'un réseau - est susceptible de passer à 30 km/h.¹

Les rues ne sont alors plus des routes réservées aux véhicules motorisés. Ce sont des espaces urbains supportant les nombreuses et très diverses fonctions nécessaires à la vie de l'agglomération.

Depuis la loi du 18 août 2015, chaque maire peut, « par arrêté motivé, fixer, pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, une vitesse maximale autorisée en dessous des limites prévues par le Code de la route ». De nombreuses villes, petites et grandes ont, en France, pris la décision de devenir une Ville 30 et rejoint les localités pionnières qui en ont expérimenté le principe avec succès.²





Source : CEREMA

◆ Quels sont les avantages de la Ville 30 ?

Une ville plus sûre, en particulier pour les usagers les plus vulnérables

L'avantage fondamental de la Ville 30 porte sur la sécurité. Les conséquences d'une collision avec un piéton ou un cycliste diffèrent en fonction de la vitesse pratiquée : le risque de choc est significativement limité à 30 km/h, du fait des distances d'arrêt diminuées de moitié par rapport à une situation à 50 km/h, et d'un champ de vision bien plus large.

Le risque de décès en cas de choc est 6 fois plus faible à 30 km/h qu'à 50 km/h (90 %), ce qui constitue la frontière au-delà de laquelle la vie humaine est mise en danger dans nos villes et villages.

L'accidentalité piétonne en agglomération s'élève à 302 piétons tués en 2022 (sur un total de 488) et 2000 blessés graves (soit deux fois plus de blessés qu'en dehors des agglomérations), dont la gravité des lésions est liée à la vitesse. Une telle mesure est donc essentielle pour la sécurité quotidienne des personnes âgées et des enfants notamment.³

Lors du comité interministériel sur la sécurité routière du 17 juillet 2023, il a été décidé de « rendre obligatoire une vitesse maximale autorisée de 30 km/h dans les rues ne disposant pas de trottoirs ou disposant de trottoirs ne répondant pas aux exigences réglementaires ». ⁴

Cette implication de l'État sur le 30 km/h en ville, pouvoir de police du maire, est le signe de sa normalisation progressive.



Crédits : Ville de Saint Brieuc

Une réduction des nuisances sonores

La diminution de la vitesse réduit également les nuisances sonores.

Les accélérations des véhicules motorisés sont plafonnées à un niveau bien moindre que sur les axes à 50 km/h et le niveau sonore, qui dépend aussi de la qualité du revêtement, peut ainsi être diminué par deux.

Selon l'OMS, le bruit constitue, parmi les facteurs de risque environnementaux, la deuxième cause de morbidité en Europe, derrière la pollution atmosphérique. Au moins un million d'années de vie en bonne santé seraient ainsi perdues chaque année en raison du bruit causé par la circulation.⁵

En France, le bruit routier représente plus de 50 % du coût social du bruit, évalué à 147 milliards d'euros.⁶

En Suisse, la limitation à 30 km/h est devenue un élément majeur de lutte contre le bruit.⁷

Une ville plus agréable à vivre

La mixité des usages, avec une facilitation des circulations piétonnes et vélos, en particulier dans les situations où le niveau de trafic reste modéré, crée un environnement apaisé favorable à la fréquentation des commerces de proximité.

Dans une ville où les voitures roulent à 30 km/h, la largeur de la chaussée peut être diminuée. La possibilité de réduction des emprises routières en section courante et aux carrefours, permet de redistribuer ces espaces au bénéfice de la vie locale avec l'élargissement de certains trottoirs, l'installation de bancs ou de plantations.

Le surcroît de confort et de sécurité des circulations non motorisées rend la marche et le vélo plus attractifs, ce qui tend à diminuer

le trafic automobile et améliore le bien-être des piétons et des cyclistes. Un véritable cercle vertueux !

Par ailleurs, les temps de parcours en voiture ne sont pas concentrés aux heures de pointe et ne baissent que très légèrement en heures creuses. Les capacités routières, essentiellement limitées par les intersections, ne sont pas affectées.

Il s'agit donc d'une mesure qui, ayant un impact réel sur la diminution du nombre et la gravité des accidents, vise à améliorer la cohabitation entre tous les usagers.

Ce mouvement correspond aux aspirations d'une ville organisée pour le bien-être de ses habitants, répondant à la demande croissante de pouvoir se déplacer à vélo ou en engin de transport personnel ainsi qu'aux besoins des piétons de circuler et séjourner dans l'espace public.

Chacun est piéton à un moment ou un autre pour être le principal acteur de la vie sociale de son quartier : emmener ses enfants à l'école, faire ses courses dans les commerces de proximité ou au marché, utiliser les services urbains, se promener... la rue est le domaine de toutes et tous.

La période de crise sanitaire a révélé la nécessité d'un autre partage de l'espace public. Un certain nombre de métropoles régionales avaient commencé à l'intégrer dans l'aménagement de leur centre-ville.⁸

Désormais, l'enjeu est d'élargir la dynamique aux petites et moyennes villes ainsi qu'aux territoires périphériques.

Comment faire ?

On peut considérer qu'une ville est une « Ville 30 » lorsqu'au moins 70 à 80 % de son réseau urbain est limité à cette vitesse.

Pour passer de la Ville 50 à la Ville 30, certaines municipalités optent pour la politique des petits pas, de quartier en quartier, d'autres optent pour le changement radical en une seule fois. Cette seconde solution présente l'avantage de rendre la ville plus lisible : à part dans les voiries signalées par l'affichage 50, tout le reste est à 30, il n'y a pas besoin de se poser la question : « À quelle vitesse dois-je rouler ? »

De plus, cela permet d'envisager une diminution du nombre de panneaux de signalisation et de marquages au sol. Les sommes ainsi économisées en privilégiant une politique fondée sur le 30 km/h pourront être utilisées pour aménager l'espace public en faveur des piétons et améliorer leur sécurité et leur confort, mais aussi pour renforcer la sécurité des cyclistes sur les artères qui resteront à 50 km/h.

Toutefois, qu'il s'agisse d'une mise en place progressive ou d'un basculement, le passage à 30 km/h est une démarche globale qui ne se limite pas à la vitesse.

Une démarche globale, un plan de circulation et des aménagements progressifs

Cette démarche globale est l'occasion :

1. De mener un recueil de données

préalable à la mise en place du 30 km/h : comptages de trafic, mesures de vitesse, accidentologie, points sensibles (écoles, EPHAD, équipements générateurs de flux piétons et cyclistes, itinéraires TC...).

2. De définir un plan de circulation :

hiérarchisation des voies, schéma de modération de la vitesse, régime de priorités, suppression de certains carrefours à feux.

Son objectif est de réduire le trafic de transit, qui est un élément essentiel pour permettre une recomposition des mobilités en ville. Son principe est de cibler les traversées directes sans arrêt, dont la vitesse est difficilement maîtrisable, tout en autorisant les dessertes pour ne pas pénaliser les résidents et les acteurs économiques.

En accompagnement de cette analyse d'ensemble ou dans le cadre d'une approche progressive par zone, des **diagnostics prioritaires** pourront concerter certains lieux spécifiques, notamment les entrées de ville, les abords d'établissements scolaires ou les intersections principales.

Differentes mesures économiques d'aménagement pourront alors être prises selon les sites : portes avec pincement de chaussée, action sur la largeur des voies, rétablissement du double sens de circulation, suppression des marquages routiers, chicanes, écluses, généralisation du régime de priorité à droite, suppression de stationnement devant un passage piéton.⁹

Des phases de test pourront être prévues avant la réalisation définitive de certains aménagements.

La mise en oeuvre sur le plan réglementaire et technique du passage à 30 km/h devra **s'attacher à la cohérence du dispositif** au niveau du statut des voies, des panneaux, des marquages au sol, de la place faite aux piétons et aux cyclistes... afin d'assurer une simplicité du régime adopté ainsi qu'une meilleure lisibilité et sécurité des usagers.



Un point de vigilance porte sur la circulation des transports en commun, afin d'éviter de pénaliser la performance de l'offre. Pour cela, il est nécessaire d'objectiver, par des mesures de temps de parcours in situ, l'impact d'une limitation à 30 km/h sur les tronçons potentiellement concernés et d'identifier, par exemple, les sections à 40 km/h ou plus en heures creuses. Des exceptions au régime général peuvent ainsi être prévues, avec un maintien à 50 km/h sur certaines voies telles que le périmètre de l'agglomération.

L'étude réalisée par Metron Verkehrsplanung AG, sur mandat de l'ATE (Association Transports et Environnement suisse) révèle que le 30 km/h influence le temps de parcours des transports en commun, mais que ces effets sont faibles et qu'ils peuvent être corrigés ou supprimés par des mesures appropriées.¹⁰

Une communication positive pour accompagner

Des résistances variées au passage à la Ville 30 existent, compte tenu du maintien du modèle de la ville automobile qui a conditionné notre façon de penser et imprégné nos comportements.

Nous en sommes ainsi arrivés à admettre que les véhicules roulent en ville à 50 km/h alors que cette vitesse constitue une mise en danger permanente de la vie d'autrui, sous forme d'accidents graves ou mortels. Il est donc nécessaire d'engager un travail pédagogique important pour expliquer le projet dans une perspective de changement culturel et d'organiser, en amont du projet, une démarche de concertation.

Pour que le passage à la Ville 30 soit efficace, il est essentiel de mener à bien une stratégie de sensibilisation et de communication pour lutter contre les idées reçues associées à la limitation de vitesse et mettre ses bénéfices en valeur : sécurité, santé, bien-être, convivialité... L'expérience montre que les habitants des futures zones apaisées y sont en général très favorables.

Ainsi, à Fontainebleau, le plaisir de la vitesse est détourné : « Petite vitesse... grand plaisir » ; à Angers : « La ville appartient à ceux qui lèvent le pied » ; à Metz : « Nouvelles zones 30, prenons le temps de vivre » ; à Lyon : on passe à 30 « Pour accélérer le bien-être de tous » ; à Saint-Brieuc : « On entend les oiseaux »...



Crédits : Ville de Bègles



Crédits : Ville de Lyon

Quelles actions prévoir dans la durée ?

La généralisation du 30 km/h constitue une mesure à forte portée symbolique pour améliorer la cohabitation entre les usagers et mettre en place les conditions favorables à la poursuite d'une politique globale des espaces publics bénéfiques aux habitants et usagers.

Toutefois, afin de garantir le respect de la vitesse de base à 30 km/h et de réellement diminuer les vitesses excessives, trois axes doivent être développés sur la durée :

1. Aménagements

Poursuivre le travail de ralentissement de vitesse (par des écluses, chicanes, traitements de surface, marquages d'animation, plateaux, agencements qualitatifs permettant de mettre en adéquation les profils et morphologies des voies avec la vitesse de référence) et sécuriser ponctuellement les axes restant à 50.

Réaliser à cette occasion des opérations de reconquête des espaces publics en faveur des circulations non motorisées.

Prévoir un espace de dialogue et de concertation pour gérer les ajustements pertinents.

2. Communication

Maintenir un travail d'information et de communication auprès de tous les utilisateurs de la rue selon le « principe de prudence », élément essentiel d'une politique d'apaisement (la réduction des vitesses, la ville 30 comme attention envers les publics les plus fragiles: enfants, seniors, personnes à mobilité réduite). Il s'agit d'accompagner un changement culturel pour habiter la ville ensemble.

3. Contrôles et évaluation

Il est indispensable de mettre en place des opérations de contrôle et de sanction, une fois la mesure bien installée. Après une large campagne de prévention (notamment grâce à des radars pédagogiques), des contrôles répressifs (à l'aide de vidéo-verbalisations utilisées avec tolérance) doivent avoir lieu régulièrement et durablement.

L'intervention des forces de police dans le cadre d'une politique d'apaisement ne se limite d'ailleurs pas au contrôle et à la sanction d'une vitesse excessive. Il est également nécessaire qu'elles assurent par la prévention ou la répression, une vigilance quotidienne des différentes infractions et incivilités liées aux déplacements ou comportements dangereux dans l'espace public, entraînant un délitement du lien social.



Photo : RDA Suisse



Photo : RIA Suisse

Qu'avons-nous appris des villes déjà à 30 km/h ?

1. Aucune des villes ayant avancé dans la démarche Ville 30 n'est revenue en arrière.
2. Diverses situations et démarches sont observées :

Deux types de Ville 30 cohabitent sur le territoire :

- Un archipel de zone 30 ;
- Une zone 30 avec quelques axes à 50.

Deux modes de généralisation :

- Déclarer toute la ville à 30 puis on aménage petit à petit ;
- Étendre progressivement le 30.

C'est la 1^{re} version qui semble être privilégiée par les grandes villes : créer un choc de communication et ajuster ensuite !

[Source : Présentation PowerPoint \(rue-avenir.ch\), Benoit Hiron, Cerema](#)

3. La Ville 30 est le plus souvent conçue comme l'élément d'une politique plus large qui comprend :

- La hiérarchisation du réseau de voirie ;
- L'offre de mobilité ;

- L'organisation de l'urbanisme et des services de proximité ;
- Le caractère inclusif de la ville ;
- La qualité des espaces publics, et leur attribution en termes d'usage (stationnement, voie de circulation).

[Source : Présentation PowerPoint \(rue-avenir.ch\), Benoit Hiron, Cerema](#)

4. Un délai de préparation d'un an environ est nécessaire pour la mise en place d'une limitation généralisée à 30 km/h.

L'annonce peut être faite 6 mois au préalable. La signalisation réglementaire de base doit être installée dès l'instauration de la nouvelle limitation. Les remarques d'usagers ou riverains et les adaptations nécessaires peuvent concerner jusqu'à 5 % du réseau de voirie.

5. En matière d'accidentologie les gains sont importants si l'on prend les résultats :

- De l'Espagne (mesure nationale en vigueur depuis le 11 Mai 2021)

Diminution du nombre de décès en ville en 2021 par rapport à 2019 :

- Tous les usagers : 20 %, Piétons 26 %, Aînés 31%, Cyclistes 34 %.

Panorama 30 km-h (rue-avenir.ch) Alain Rouiller
<https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/2022/10/Panorama-30-km-h-A-Rouiller.pdf>

- **D'Édimbourg**

Une étude, publiée par l'Université d'Édimbourg, démontre l'efficacité de la réduction de la vitesse en ville, avec un quart de décès et un tiers de blessés en moins par rapport à l'époque, avant 2016, où cette vitesse était plus élevée. Le nombre de collisions a ainsi diminué de 40 %. De fait, les décès ont chuté de 23 % et les blessures graves de 33 % depuis l'instauration de ces nouvelles règles de vitesse. La corrélation est ainsi établie entre la baisse de la vitesse en ville et celle du nombre de tués et d'accidentés. À noter aussi qu'auparavant, 45 % des voitures circulant dans Édimbourg roulaient à plus de 40 km/h, un chiffre tombé depuis à 31 %.

<https://positivr.fr/a-edimbourg-la-baisse-de-la-vitesse-en-ville-a-fait-chuter-le-nombre-d'accidents-de-la-route/>

- **De Bruxelles**

« On a une réduction drastique du nombre de blessés graves ou de personnes qui décèdent sur place. En 2020, on recensait 11 morts sur les routes bruxelloises et 121 blessés graves. Ici en 2021, on a 5 morts et une centaine de blessés graves. C'est quand même déjà une évolution très positive » Camille Thiry, porte-parole de Bruxelles-Mobilité.

[Bilan zone 30 à Bruxelles : le nombre de victimes sur les routes divisé par deux | Ville 30](#)

- **De Grenoble**

Cette mesure a été introduite initialement avec deux objectifs : lutter contre les accidents et la pollution. Sur le premier point, une réelle amélioration a été observée : les automobilistes roulent moins vite selon la mairie.

« Il a été constaté une baisse de la vitesse de 38 à 33 km/h sur nos deux ans d'évaluation, et une baisse de la circulation de 10 % », explique Gilles Namur, deuxième adjoint « nature en ville, espaces publics, biodiversité et fraîcheur ». Le nombre d'accidents par an est passé de 70 à 51 et celui des piétons tués ou blessés a été divisé par deux, passant de 24 à 14 personnes.

[Accidentalité, pollution... Les 30 km/h en ville, quel impact ? | TF1 INFO](#)

[30 km/h à Paris : ce qui change dans les villes qui l'ont déjà fait | TF1 INFO](#)

- **De Lyon**

Entre 2019 et 2021 on constate une baisse de l'accidentalité de 22 % et une diminution du nombre de blessés de 40 %.

[Ville à 30km/h : un premier bilan encourageant | Ville de Lyon](#)

- **De Glasgow**

Dans les zones de la ville de Glasgow où une limitation de vitesse à 20 miles par heure est déjà appliquée, le nombre de victimes d'accidents de la route a diminué de 31 %, selon les données des autorités.

- **De Suisse**

Etude du BPA sur 600 zones de rencontres :
- 38 % d'accidents graves

[Les effets du 30 km/h \(rue-avenir.ch\)](#)
Lucien COMBAZ.



6. Le passage à 30km/h entraîne une réelle diminution du bruit

• En Suisse

Le droit fédéral demande à la Confédération, aux cantons et aux communes d'assainir leurs routes respectives, en privilégiant les mesures à la source que sont prioritairement la pose de revêtement phono absorbant et les limitations de vitesse. Cette législation a un fort impact sur la réduction des vitesses et la généralisation du 30 km/h en ville. Ainsi, Zurich, Genève et Fribourg étendent cette limitation jour et nuit, Lausanne et Vevey l'appliquent la nuit et le Conseil de ville de Biel a également voté en février 2022 pour le 30 km/h nocturne. En baissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, les émissions sonores peuvent être réduites de 2 à 4.5 dB, ce qui correspond à une impression de moitié moins de trafic.

[Bruit routier - Rue de l'avenir \(rue-avenir.ch\)](#)

Ville de Zurich, Passage de 50 km/h à 30 km/h ; Une étude sur la période 2017 – 2020 ; Publication 27.04.2022.

[Plus efficace que prévu - Rue de l'Avenir \(rue-avenir.ch\)](#)

• Bruxelles Environnement

Il est constaté à la suite du passage à 30 km/h, une baisse des niveaux de bruit, allant de 1,5 à 4,8 dB (A) en fonction de la période horaire considérée, de l'endroit, du type de trafic et du revêtement du sol. « Le trafic routier est la 1^{re} source de bruit dans la capitale, les nuisances sonores sont aussi la 2^e cause environnementale de morbidité après la qualité de l'air. Une exposition trop importante au bruit peut provoquer des problèmes auditifs, des insomnies, des difficultés d'apprentissage et de concentration, et peut augmenter les risques cardiovasculaires. C'est donc une question de santé publique.

La Ville 30 est un levier important pour améliorer la situation », explique Marie Poupé, experte bruit de Bruxelles Environnement.

[Bilan zone 30 à Bruxelles : le nombre de victimes sur les routes divisé par deux | Ville 30](#)

7. Des contrôles sont indispensables pour une crédibilité de la mesure

En France, les villes passées à 30 km/h, ont en général mis en place une politique progressive, fondée sur la prévention et le contrôle : radars pédagogiques, communication sur les contrôles, nombre de contrôles mobiles effectifs modérés mais en progression, marge de tolérance. À Lyon, la police municipale a effectué 1276 contrôles pour non-respect de la limitation à 30 km/h entre le 30 mars et le 31 décembre 2022 et dressé 940 procès-verbaux sur cette période, contre 300 en 2021.

[30 km/h à Lyon : un an après, voici le premier bilan des PV dressés par la police | Actu Lyon](#)

Les déclarations de Madame Pouzergue, Maire d'Oullins, sur les contrôles mis en place dans cette ville :

[Lyon ville 30 en 2022 : aménagements, sécurité, la maire d'Oullins décrypte "sa" ville 30 - Lyon Capitale](#)

Par ailleurs, à l'occasion d'une visite à Vitré, Saint-Brieuc et Rennes organisée en juin 2023 par Rue de l'avenir et le Club des villes et territoires cyclables et marchables, il est apparu qu'une politique progressive de contrôles suivie de sanctions avait été intégrée dans la mise en place du 30 km/h.

◆ RÉFÉRENCES :

1. [Zones de circulation apaisées \(CERTU\)](#)
2. [30 km/h en ville c'est \(presque\) gagné !](#)
3. [Accidentologie piétonne en milieu urbain - \(Cerema\)](#)
4. [Circuler en sécurité et en sérénité sur les routes de France \(gouvernement.fr\)](#)
5. [Les bruits et les nuisances sonores notre environnement \(rue-avenir.ch - Suisse\)](#)
6. [Coût social du bruit en France \(ADEME\)](#)
7. [Bruit routier et 30 km/h \(rue-avenir.ch - Suisse\)](#)
8. [Exposition ESPACE PUBLIC : quelles évolutions en 30 ans ? - \(ruedelavenir.com - France\)](#)
9. [Ville 30 : des solutions économiques et de qualité \(ruedelavenir.com - France\)](#)
10. [Transport publics et 30 km/h \(rue-avenir.ch - Suisse\)](#)

Pour en savoir plus

- [Tribune des élu\(e\)s Le Monde 10 novembre 2022](#)
- [Changement sociétal janvier 2021 - \(ruedelavenir.ch - Suisse\)](#)
- [Ville 30 Ville à Vivre Rencontre du Bourget du Lac 22 mars 2022 \(ruedelavenir.com - France\)](#)
- [Mettre la ville à 30 km/h : 2 possibilités s'offrent aux collectivités - Cerema](#)
- [30 km/h : redonnons vie à nos villes \(ruedelavenir.com - France\)](#)
- [Ville à 30 - \(ruedelavenir.com - France\)](#)
- [30 km/h - \(rue-avenir.ch - Suisse\)](#)
- [Villes et pays à 30 \(rue-avenir.ch - Suisse\)](#)

www.ruedelavenir.com

Association française
militante depuis 1988

Membre fondateur :

- ◆ Campagne Ville apaisée, quartiers à vivre
- ◆ Collectif Rues aux enfants
- ◆ Collectif Place aux piétons
- ◆ Réseau RUES (Belgique, France, Italie, Luxembourg, Québec, Suisse)

Document réalisé avec le soutien de l'ADEME,
de la coordination vélo et marche du ministère de l'environnement et de la cohésion,
des territoires et de la direction de la sécurité routière du ministère de l'intérieur

Graphiste : Martin Langineux
Imprimeur : Média Graphic

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

ADEME
ADEME
AGENCE DE LA TERRE ET DE L'ÉCOLOGIE

Photo : RdA Suisse

Novembre 2023

11

Une démarche de quartier pour apaiser la ville.



10 MESURES

POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Rue de l'Avenir, le Réseau vélo et marche et leurs partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement et la Fédération des Usagers de la Bicyclette ont lancé une campagne nationale « Ville apaisée, quartiers à vivre ».

Son objectif est d'inciter et de soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources.

A cette fin, un Manifeste a été adopté par les co-organisateurs de la campagne et les associations partenaires et fera l'objet d'une large diffusion pour recueillir des signatures de villes, d'associations et de personnes à titre individuel.

Les Maires de ces villes déjà engagé(e)s dans une politique de réduction du nombre de véhicules automobiles et de développement des alternatives principales (marche, vélo, transports collectifs) ont souhaité, par leur signature du Manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre », soutenir, en particulier, les 10 mesures proposées par les initiateurs de cette campagne.

Vous trouverez ci-après le QR Code
du Manifeste et des 10 mesures :



10 mesures



43 collectivités
15 associations nationales
80 associations locales
ont déjà signé le Manifeste !

Rejoignez-les !



Collectivités



Associations



Cette campagne a pour partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement, la Fédération des Usagers de la Bicyclette



Françoise Rossignol & Chrystelle Beurrier, co-présidentes du Réseau vélo et marche.
> villes-cyclables.org



Marie Prémartin et Philippe Zanolla, co-président.e.s de Rue de l'Avenir
> ruedelavenir.com



Elle bénéficie du soutien de l'ADEME et du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation



MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DÉCENTRALISATION Logement, Transports, Ruralité, Ville
Liberté Égalité Fraternité