

VILLE

30

espace à vivre!

À 30 km/h
c'est la qualité de vie
de chacun qui augmente !

www.ville30.be



TABLE DES MATIÈRES

1. Le concept	2
Objectif de ce dossier	2
2. Le Code de la route en Belgique	3
3. Arguments et avantages en faveur du 30 km/h	4
a) Pour tous	4-5
b) Pour les automobilistes aussi	6
4. Exemple de zones 30 et villes 30	7
a) Situation en Belgique	7
Zones 30 aux abords des écoles	7
Zones 30 à Bruxelles	7
Zones 30 en Wallonie	7
Zones 30 en Flandre	7
b) Situation à l'étranger	7
Autriche	8
Pays-Bas	8
Suisse	8
Allemagne	8
France	8
5. Accidentologie	9
6. Aménagement d'une ville/d'un village 30	9
Pourquoi vouloir faire passer toute une agglomération en zone 30 et ne pas continuer l'approche actuelle de mise en zone 30 d'une rue ou d'un quartier à la fois ?	9-10
Comment les « Villes 30 » qui existent ont-elles procédé ?	10
7. Témoignages	11
Sceaux (France)	11-12
Clamart (France)	12-13
Zollikon (Suisse)	13-14
Genève (Suisse)	14
8. Sources :	15
9. Idées reçues sur la « Ville 30 »	15
Un véhicule pollue plus à 30 km/h qu'à 50 km/h !	15
Les PV vont pleuvoir sur les automobilistes !	16
Seuls 1% des automobilistes respectent la zone 30 au centre de Bruxelles !	16
Il ne faut plus de pistes cyclables ni de passages piétons en zone 30 !	16
Passer une ville/un village en zone 30 est coûteux !	16
Passer une ville/un village en zone 30 est impopulaire !	17



1. LE CONCEPT

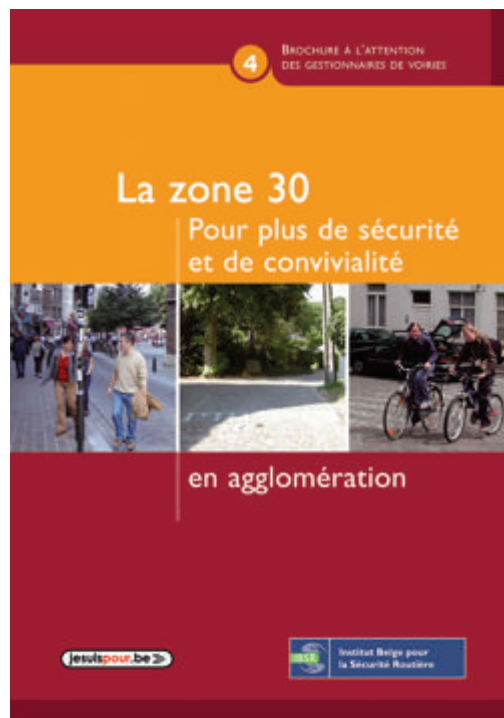
Le concept de « Ville/Village 30 » consiste à mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine et où la vocation sociale de la rue est marginale (ces axes restent limités à 50 km/h).

C'est un renversement des principes actuels de limitation de vitesse, où les zones 30 sont encore considérées comme des dérogations au 50 km/h, qui est la norme. Dans la « Ville 30 » le 30 km/h devient la norme et c'est le 50 km/h qui devient l'exception. C'est ce renversement qui différencie la « Ville/Village 30 » du simple développement des zones 30 actuellement en cours. La « Ville/Village 30 » est un concept global, qui permet d'améliorer la qualité de vie en agglomération, bien au-delà des seules questions de sécurité routière. Il permet de retrouver le sens premier de nos rues : des espaces à vivre et à partager en toute quiétude.

Objectif de ce dossier

La philosophie de cette brochure est de présenter les arguments en faveur des « Villes/Villages 30 » pour alimenter la réflexion de tous à ce sujet (décideurs politiques, gestionnaires de voirie, administrations, journalistes, parents, automobilistes, cyclistes, piétons, responsables d'écoles, associations de quartiers, commerçants, etc). Des témoignages concrets complètent l'argumentaire.

Pour les aménagements des zones 30, on se référera à la brochure de l'IBSR :





2. LE CODE DE LA ROUTE EN BELGIQUE

La zone 30 a reçu un statut juridique le 1er novembre 1988. L'objectif était de rendre les quartiers résidentiels des villes et communes plus sûrs et plus conviviaux.

Depuis 2004 la réglementation précise que « *l'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. Les voiries pouvant recevoir le statut de zone 30 sont des voiries où la fonction de séjour est prédominante, ou lorsque le gestionnaire de voirie décide de subordonner la fonction de circulation à celle de séjour* ».

Les zones 30 aux **abords des écoles** ont quant à elles vu le jour en 2002. Elles sont devenues obligatoires en 2004, avec effet au 1er septembre 2005.

Les **zones de rencontre**, qui réduisent la vitesse à 20 km/h et donnent la priorité aux piétons, ont été créées lors de l'adoption du « code de la rue » en 2004 (elles ne sont pas développées dans ce dossier). Ce code prévoyait aussi la possibilité de mettre un panneau d'agglomération avec un symbole « 30 » en-dessous, limitant la vitesse à 30 km/h partout dans l'agglomération. Hélas, aucune dérogation au 30 km/h n'étant possible, même sur les grands axes, ce panneau est resté quasiment inusité dans la pratique... Seul un petit village wallon l'a posé : Solwaster.

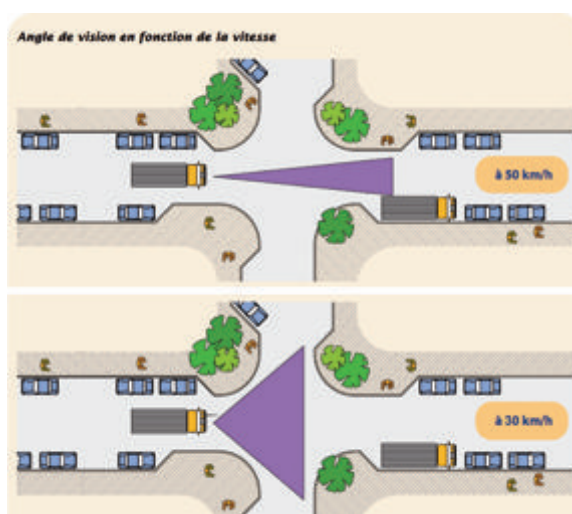
Il serait donc judicieux de modifier le sens et la portée de ce panneau (l'article qui bloque ceci est le 9.9.5° du code du gestionnaire de voirie). Il est important de noter que l'exception à 50 km/h dans la zone 30 n'est pas contraire à la convention de Vienne (art. 13.2). On pourrait s'inspirer de la réglementation allemande (article 39 alinéa 1a de la StVO Strassenverkehr-Ordnung) qui stipule qu'« *à l'intérieur des localités compactes (avec un panneau spécifique), l'automobiliste doit s'attendre à être sous le régime de la zone 30, excepté sur les axes prioritaires* ». Avec cette réglementation, on part de l'idée que la ville est à 30 km/h, sauf quelques axes à 50 km/h.



3. ARGUMENTS ET AVANTAGES EN FAVEUR DU 30 KM/H

A) POUR TOUS

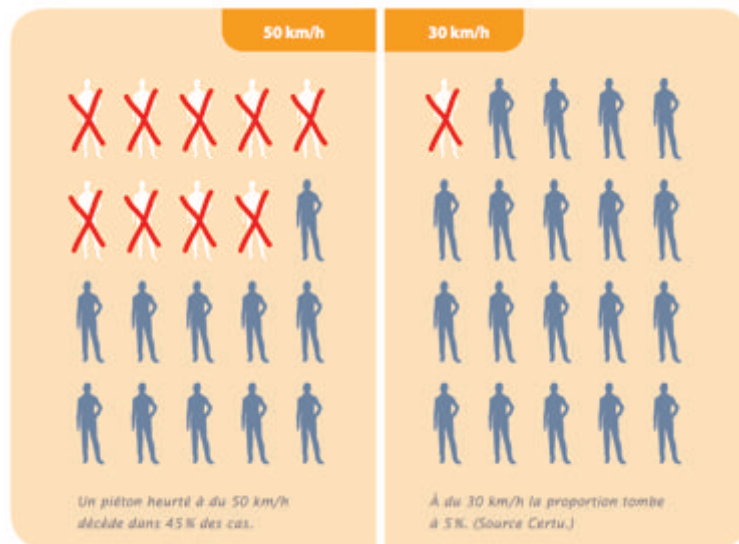
SECURITE : La sécurité est bien meilleure à 30 km/h qu'à 50 km/h car, en conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel. Il peut donc réagir plus rapidement ce qui lui permet d'anticiper les problèmes. Il y a une meilleure communication entre les usagers de la route et moins d'accidents.



À 30 km/h, la distance de freinage en zone sèche est de 13 m (dont 8,3 m de distance de réaction). À 50 km/h, elle est de 28 m (dont 14 m distance de réaction). Ces distances augmentent encore en présence d'humidité sur le sol. Concrètement, cela signifie qu'un automobiliste circulant à 30 km/h aura la possibilité de s'arrêter avant de heurter un enfant qui surgit à 14 m devant lui, alors que le conducteur qui circule à 50 km/h n'aura pas encore commencé à freiner lorsqu'il le percute. Le nombre d'accidents à 30 km/h est donc logiquement moins important qu'à une vitesse supérieure.



En cas de collision, les blessures sont aussi moins graves. Si un véhicule percute un piéton à 50 km/h, le choc équivaut à une chute de 10 m de haut, contre 3,5 m pour un choc à 30 km/h. La probabilité de décès en cas de collision est neuf fois plus élevée à 50 km/h qu'à 30 km/h.



Enfin, selon une étude anglaise de 2011 menée par le Royal Holloway College (London University), les enfants ont des difficultés à évaluer la trajectoire et la vitesse d'une voiture qui roule à plus de 40 km/h. Le 50 km/h en vigueur actuellement ne serait donc pas adapté pour eux là où ils se déplacent à pied et à vélo.

ÉCONOMIE. D'une manière générale, rouler moins vite en agglomération entraîne moins de frais. Tout d'abord parce que la réduction des accidents signifie moins de dépenses pour le particulier comme pour la collectivité. Ensuite, une vitesse plus régulière use moins les moteurs et consomme moins d'essence que des passages répétés de 0 à 50 km/h. Enfin, les commerces sont aussi favorisés par un centre urbain plus convivial et apaisé.

ÉCOLOGIE. La généralisation des zones 30 peut provoquer une diminution de la pollution. À la fois parce qu'elle induit chez les conducteurs une conduite plus régulière et à bas régime, mais aussi et surtout parce que la « Ville 30 » entraîne une diminution de l'utilisation de la voiture (au fur et à mesure que les rues sont plus sûres, le nombre de déplacements à pied et à vélo augmente, réduisant la part modale de la voiture).

FLUIDITÉ. La fluidité du trafic en agglomération reste bonne entre 30 et 50 km/h. La perte de vitesse est compensée par des distances de sécurité plus courtes entre les véhicules, de sorte que l'on en écoule autant par unité de temps (mesures confirmées dans les tunnels bruxellois). En outre, la diminution globale du trafic générée par la « Ville 30 » engendre moins de ralentissements. Sur la longueur totale d'un trajet en zone urbanisée, on observe des ralentissements de l'ordre de quelques secondes à quelques minutes sur un trajet (selon la taille de l'agglomération : Bruxelles ou Durbuy !).

TRANQUILLITÉ. Diminuer la vitesse de 50 à 30 km/h, c'est réduire le bruit de trois à quatre décibels (ce qui correspond à une intensité sonore divisée par deux). Les quartiers sont donc plus calmes.

CONVIVIALITÉ. Les différences de vitesses entre usagers s'amenuisent, ce qui réduit la nécessité de nombreux dépassements. On crée un espace de convivialité qui diminue le stress et l'agressivité de tous : le climat est plus serein et le conducteur est plus attentif et disposé à s'arrêter. Les villes et les villages sont en quelque sorte « apaisés ». Il devient plus gai d'y vivre, ce qui renforce l'attractivité économique et améliore la vie commerciale.

AUTONOMIE. Les enfants peuvent se déplacer plus facilement à pied ou à vélo, ils deviennent dès lors moins dépendants de leur « parents-taxis ». Les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite peuvent également se déplacer plus facilement dans des rues où la circulation est apaisée.

B) POUR LES AUTOMOBILISTES AUSSI

Diminution du nombre de morts et de blessés parmi les automobilistes. Depuis le passage de l'agglomération à 30 km/h à Portsmouth (« Ville 30 », Grande-Bretagne), on recense de manière globale 23% de blessés en moins dans les véhicules.

Diminution de la consommation de carburant. En Allemagne, les automobilistes ont enregistré une diminution de 12% de leur consommation de carburant (et incidemment, de CO₂) due à une conduite plus régulière (moins de freinages et de changements de vitesse).

Diminution des embouteillages. À 30 km/h, un même espace sur la route peut accueillir davantage de voitures, car la distance de sécurité à respecter entre chaque véhicule est moindre : le débit s'en trouve ainsi amélioré. Sans compter que la diminution des risques d'accident sur les routes encourage plus de personnes à se déplacer à pied ou à vélo, réduisant de facto les problèmes de congestion.

Augmentation de la qualité de l'air pour les automobilistes aussi. L'automobiliste est une des premières victimes de la pollution en agglomération : enfermé dans son habitacle, il en respire des quantités supérieures aux piétons sur les trottoirs. Moins de pollution, c'est donc une meilleure santé pour les occupants des véhicules !

Diminution du coût automobile global. Comme la fréquence et la gravité des accidents chutent, il en va de même pour la facture des réparations. De quoi freiner la hausse des primes d'assurance... Une conduite plus souple implique également une usure moindre du véhicule.

Réduction du stress. Une conduite plus lente et plus courtoise diminue l'énerverment et le stress au volant. La réduction du nombre d'accidents implique également moins de traumatismes émotionnels, d'anxiété et de culpabilité chez les conducteurs quant à leur responsabilité.

Diminution du rôle de « parents-taxis ». La réduction du danger du trafic apporte plus de sécurité et d'indépendance aux enfants qui peuvent se déplacer à pied et à vélo, libérant ainsi les parents de leur rôle de « taxis ». Plus de temps pour soi est un cadeau précieux lorsqu'on sait que les déplacements pour accompagner les enfants et adolescents peuvent représenter jusqu'à huit heures par semaine, soit une bonne journée de travail... ou de congé !



4. EXEMPLE DE ZONES 30 ET « VILLES 30 »

A) SITUATION EN BELGIQUE

Zones 30 aux abords des écoles

C'est une obligation légale partout en Belgique ! Malheureusement, ces zones 30 restent peu respectées car elles sont trop restreintes et manquent parfois d'aménagements spécifiques.

Zones 30 à Bruxelles

Existantes : essentiellement le centre-ville (Pentagone) hors boulevards centraux + quelques rues ou petites zones dans les autres communes bruxelloises.

En projet : toutes les voiries qui ne sont pas des axes de transit pour le trafic automobile (70% des rues selon le Plan Régional de Développement (PRD)).

Zones 30 en Wallonie

Existantes : centre d'Ath, de Mons, de Namur, de Marche-en-Famenne + quelques rues ou petites zones dans les autres communes wallonnes.

En projet : centre de Liège (périmètre à définir), centre de Huy, centre de Ciney.

Zones 30 en Flandre

De nombreuses zones 30 existent à Louvain, Gand et Bruges. Louvain a limité tout son centre à 30 km/h. Anvers envisage de d'adopter prochainement une mesure identique.

B) SITUATION À L'ÉTRANGER



Le concept de « Ville 30 » n'est pas une utopie. Des villes allemandes, autrichiennes, suisses, britanniques et françaises l'ont adopté avec succès. Petit tour d'horizon de quelques pionniers.



Autriche

Graz, deuxième ville d'Autriche avec 240 000 habitants, est la première ville européenne à avoir appliqué le concept de « Ville 30 » dès 1992. L'ensemble de ses rues est limité à 30 km/h, sauf les voies artérielles où la limitation est maintenue à 50 km/h.

À Vienne, on compte 1 400 km de rues en zone 30 ! Il n'y a pas toujours d'aménagements spécifiques, l'accent est mis sur l'information, la sensibilisation et le contrôle.

Pays-Bas

Aux Pays-Bas, les zones 30 ont été mises en place dès 1983. À La Haye, par exemple, 65% des rues ont été aménagées en zone 30.

Suisse

À Zurich, tous les quartiers sont sous le régime des 30 km/h. Les mesures ont été définies en concertation avec les habitants, par le biais des associations de quartier, de parents d'élèves et de personnes intéressées. Le projet s'est accompagné d'une vaste campagne de communication, rappelant les objectifs du projet.

Les quatre autres grandes agglomérations suisses – Berne, Bâle, Lausanne et Genève – ont emboîté le pas et comptent chacune des dizaines de zones 30 à leur actif. Leur objectif à terme est de passer l'ensemble de leur territoire en zone 30. Un nombre très important de villes moyennes et de villages est également passé en zone 30. Lyss, une petite ville de 15 000 habitants, est connue pour avoir été l'une des premières de sa catégorie à faire passer la norme du 30 km/h à l'échelle globale de la ville.

Allemagne

La règle en Allemagne est qu'à l'intérieur des quartiers, à l'exception des routes prioritaires, l'automobiliste doit s'attendre à être sous le régime des zones 30 (modification du code de la route adoptée en 2004). Même lorsque la diminution des vitesses est faible, on y observe une évolution rapide et très positive des chiffres de la sécurité routière (un différentiel de 5 km/h peut engendrer une réduction de 25% des accidents).

France

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, en Île-de-France, qui a inventé le terme de « Ville 30 » en se proclamant « première Ville 30 de France » en 2005. Lorient est actuellement la plus grande ville de France à être passée en « Ville 30 », avec 61 800 habitants.



5. ACCIDENTOLOGIE

L'argument sécuritaire est prédominant dans le concept « Ville 30 ». Dans les villes qui ont opté pour le 30 km/h, les effets de la réduction de la vitesse se mesurent très concrètement. Voici quelques chiffres qui reflètent les diminutions d'accidents et de blessés suite au passage aux 30 km/h.

Hambourg, 575 zones 30 (étude 1989)

Accidents : - 20%,

Accidents avec blessés graves : - 25%

Pays-Bas, 151 zones 30 (étude 1993)

Accidents corporels: - 42%

Grande-Bretagne, 72 «20 mph zones» (étude 1996)

Accidents corporels : - 61%

Accidents d'enfants cyclistes et piétons : - 67%

Graz, « Ville 30 »

Accidents corporels: - 12 %

Accidents graves : - 24 %

Portsmouth, ville 30 (2008)

Accidents corporels: - 22 %

6. AMÉNAGEMENT D'UNE VILLE/D'UN VILLAGE 30

Pourquoi vouloir faire passer toute une agglomération en zone 30 et ne pas continuer l'approche actuelle de mise en zone 30 d'une rue ou d'un quartier à la fois ?

Plusieurs raisons laissent à penser que l'approche « isolée » n'est pas la plus efficace.

- Il est plus coûteux d'aménager en zone 30 une rue à la fois plutôt qu'une zone plus grande, dans laquelle il faut surtout marquer les entrées (« effet de porte »), les autres marquages n'étant plus qu'un rappel ponctuel de la vitesse autorisée dans la zone.
- Il est injustifié et socialement inéquitable de privilégier certaines rues ou certains quartiers par rapport à d'autres.
- Une zone plus large est plus facilement respectée (car plus « lisible ») que des zones isolées où l'on passe fréquemment du 30 km/h au 50 km/h.
- L'aménagement global d'un large territoire évite des reports de trafic sur les zones contiguës à des zones 30, comme l'on observe parfois lorsque ces aménagements ont lieu uniquement sur quelques zones isolées.
- Les habitants d'une zone 30 respectent plus facilement la zone 30 ailleurs lorsqu'ils en perçoivent les bienfaits devant chez eux. Une généralisation du 30 km/h aide à faire comprendre les bénéfices de la « Ville 30 » à tous.

- Une campagne de communication unique peut être menée par les autorités publiques dès lors qu'un périmètre large passe en zone 30, ce qui n'est pas possible quand on étale dans le temps les réalisations.
- La mise en zone 30 complète d'une agglomération s'étalera sur une ou deux générations si on procède uniquement rue par rue, avec des aménagements lourds (la tendance historique).

Comment les « Villes 30 » qui existent ont-elles procédé ?

Tout d'abord, ces villes ont clairement **hiérarchisé leur réseau routier**, pour définir les voiries où la fonction de transit automobile domine, et celles où ce n'est pas le cas. À partir de là, elles ont pu définir toutes les zones de l'agglomération qui devaient passer à 30 km/h et les axes qui restaient à 50 km/h.

Ensuite, ces villes ont clairement **marqué le territoire** où le 50 km/h est encore accepté et celui où le 30 km/h devient la règle. Parfois simplement à l'aide de panneaux et de peinture, ce qui n'exclut nullement des aménagements légers dans les zones 30 (chicanes, parkings alternés sur la voirie), par exemple aux endroits où les vitesses observées a priori sont élevées. Les aménagements lourds peuvent venir dans un second temps, et seulement là où cela s'avère nécessaire (grâce, par exemple, à des comptages de vitesse pendant quelques mois après le passage en zone 30).

Un large **débat public** précède toujours le passage en « Ville 30 » afin de récolter une large adhésion de la population. Bien faire comprendre aux administrés les avantages de cette « nouvelle ville » est primordial. Des campagnes de communication et d'éducation se révèlent indispensables pour accompagner ce changement culturel. À ce titre, la campagne participative « Bienvenue dans mon quartier » réalisée à Genève est exemplaire.

La répression policière est rarement utilisée comme seul moyen d'implantation de la « Ville 30 ». Elle ne vient qu'après la **sensibilisation**, les **aménagements**, la **communication**, l'incitation à lever le pied. Des radars préventifs précèdent toujours les radars répressifs.





7. TÉMOIGNAGES

Et ailleurs, ça se passe comment ? Les villes de Sceaux, Clamart, Genève et Zollikon ont répondu à quelques questions que nous leur avons posées sur la mise en place de leur « Ville 30 ».

Sceaux (France)

1. Comment la ville 30 a-t-elle été acceptée par les citoyens ?

Le projet de « Ville 30 » s'inscrit dans une démarche en faveur des circulations douces inscrite dans la durée (plusieurs zones 30 étaient déjà créées sur le territoire lors de leur généralisation en 2007) et est dès lors bien acceptée par la population.

2. Comment avez-vous vaincu les obstacles (résistances politiques, des commerçants, des citoyens, etc.) ?

La « Ville 30 » ne rencontre pas d'obstacle dans le principe, chez aucun des acteurs que vous citez. Pour ce qui concerne la mise en œuvre de la « Ville 30 » au travers d'aménagements, certaines difficultés particulières peuvent apparaître (réglementation du stationnement, positionnement d'un dispositif ralentisseur, éventuelle modification d'organisation de la circulation) et faire l'objet de remarques de la part des riverains. Ces points sont examinés en réunion publique ou sur le terrain. Le principe du contresens cyclable généralisé dans les zones 30 a en revanche fait l'objet de davantage de réticences. Ce dispositif introduit pourtant dans le code de la route en 2008 a été perçu comme une initiative locale. Il a ainsi fallu beaucoup communiquer sur le sujet, par voie d'affichage, de publications dans le magazine municipal ou de publications spécifiques (guide du vélo en ville), de journées d'animation et d'information spécifiques.

3. Quel a été le rôle de la police ? Comment avez-vous fait respecter la « Ville 30 » ?

La police municipale a réalisé un certain nombre de contrôles de vitesse à la jumelle dans les zones 30, dans des rues très particulières (voies larges à sens unique, comme l'avenue du Président Franklin Roosevelt). Quelques excès ont été constatés (38 verbalisations entre 2005 et fin 2009). La tendance est stable.

4. Quels sont les constats que vous avez pu faire juste après la généralisation du 30 km/h et un an après ?

Les comptages réalisés dans les quartiers à 30 km/h montrent que si la vitesse n'est pas systématiquement inférieure à 30 km/h, 90 % des véhicules roulent à moins de 40 km/h.

5. Qu'en est-il des chiffres de l'accidentologie ?

Les accidents recensés à Sceaux au cours de la dernière année sont situés sur les voies départementales, qui ne sont pas limitées à 30 km/h mais à 50 km/h.

6. Avez-vous constaté une augmentation du nombre de cyclistes ? Un changement dans les modes de déplacement ?

Sans qu'il y ait eu de recensement ni d'enquête, il semble en effet que le nombre de cyclistes dans les rues ait augmenté. L'achat de quelques vélos dont certains à assistance électrique pour les employés communaux ainsi que l'attribution d'une aide financière pour l'achat de vélos à assistance électrique pour les particuliers ont pour objectif d'encourager la pratique des déplacements par cycle (le choix du vélo à assistance électrique se justifie par la topographie de la ville, avec des pentes importantes parfois).

7. Comment les commerçants ont-ils vécu ce changement ?

Il y a eu peu d'influence sur le fonctionnement des commerces, ces derniers étant déjà localisés pour la plupart dans des zones piétonnes et des aires de rencontre (centre commercial des Blagis, quartier du centre) ou alors aux abords de voies départementales (Robinson).

8. La qualité de la vie s'en est-elle trouvée améliorée ?

Le fait de hiérarchiser les voies (voies départementales à 50 km/h, voies communales à 30 km/h, zones de rencontre ou aires piétonnes) permet de dissuader la circulation de transit dans les quartiers et ainsi de les réserver à la circulation de desserte locale. De ce fait, la convivialité de ces derniers est améliorée, d'autant plus lorsque sont réalisés des aménagements qualitatifs permettant de concilier la rénovation de l'espace public (reprise de chaussées dégradées, enfouissement des réseaux aériens, rénovation de l'éclairage public vétuste) et l'aménagement de la zone 30 (rétrécissement de la chaussée et élargissement des trottoirs, installation de jardinières fleuries, marquage de l'entrée de zone au moyen de plateau surélevé).

Clamart (France)

1. Comment la « Ville 30 » a-t-elle été acceptée par les citoyens ?

Le passage en « Ville 30 » s'est fait progressivement. Fin 2002-début 2003, nous avons réalisé un plan de déplacements de Clamart qui comprenait un volet "plans de circulation des quartiers", avec pour objectifs de réduire le transit sur les voies non adaptées à ce transit, de développer les circulations douces (marche et vélo) et d'améliorer la sécurité routière. Ceci s'est accompagné d'un passage progressif en "zone 30" de la plupart des rues communales faisant l'objet de nouveaux plans de circulation, avec mise en place à partir de 2005 de "doubles sens cyclables", protégés le plus possible. À la fin du mandat municipal, juste avant les élections de mars 2008, il a été décidé de généraliser les zones 30 à toutes les voies communales, ce qui a été fait très rapidement.

2. Comment avez-vous vaincu les obstacles (résistances politiques, des commerçants, des citoyens, etc.) ?

En fait, il n'y a pas eu de réaction massive à cette action. Par la suite, seulement des remarques comme : "C'est impossible à respecter", "On se fait dépasser si on respecte" ou "C'est 30, mais personne ne respecte"... mais rien de massif.

3. Quel a été le rôle de la police ? Comment avez-vous fait respecter la « Ville 30 » ?

Le respect des zones 30 se fait surtout grâce aux aménagements. La limitation de vitesse est logiquement moins respectée dans les rues pas vraiment aménagées que dans les petites rues bien aménagées, mais cette généralisation nous a malgré tout semblé conduire à plus de respect que quand il n'y avait que des parties en zones 30, plus parcellaires. La police ne fait pas de contrôles de vitesse dans les petites rues limitées à 30 km/h. Quand on fait des comptages dans des rues, on voit qu'une plus ou moins large majorité roule à moins de 40 km/h : cette mesure a fait baisser la vitesse moyenne sans qu'elle soit réellement inférieure à 30 km/h...

4. Quels sont les constats que vous avez pu faire juste après la généralisation du 30 km/h et un an après ?

Pour aider les conducteurs à respecter le 30 km/h, on installe dans la ville des panneaux électroniques avec un « émoticône » qui sourit si la limite est respectée et fait la grimace dans le cas contraire. Les gens apprécient et trouvent que cela aide à respecter le 30 km/h. Nous en possédons trois : nous les déplaçons donc régulièrement. Les parents d'élèves demandent souvent qu'un panneau fixe soit posé près de leur école.

5. Qu'en est-il des chiffres de l'accidentologie ?

Au niveau de l'accidentologie, on ne peut pas dire qu'il y ait une grosse évolution. Il y a encore des accidents en zone 30 mais moins graves que sur les départementales. Toutefois, nous n'avons pas fait d'étude exhaustive. Les accidents touchent beaucoup de motos et scooters, ils sont dus à des fautes de conduite ou d'inattention de leurs conducteurs ou des automobilistes...

6. Avez-vous constaté une augmentation du nombre de cyclistes ? Un changement dans les modes de déplacement ?

Depuis le printemps 2010, toutes nos zones 30 sont ouvertes aux vélos dans les deux sens. Après discussion, il a finalement été décidé de généraliser cette règle pour éviter que les quelques exceptions rendent la situation confuse. Il y a de plus en plus de vélos qui utilisent certains de ces double sens cyclables (DSC) mais pas les plus étroits. Les cyclistes sont plutôt prudents puisque ce sont eux qui prennent le plus de risques. Les réflexions négatives sur les DSC proviennent surtout de gens ne faisant jamais de vélo... Ils ont peur en conduisant leur voiture d'accrocher un cycliste. À la gare de Clamart, nous sommes passés d'environ trente vélos stationnés en 2002-2003 à cinquante-soixante vélos en 2007-2008 et nonante en 2011 !

7. Comment les commerçants ont-ils vécu ce changement ?

Du côté commerçant, rien à dire. Ils interviennent sur le stationnement mais pas sur les vitesses.

8. La qualité de la vie s'en est-elle trouvée améliorée ?

Difficile à dire. Pour ma part, je trouve qu'à Paris et en proche banlieue, il y a des fluctuations par rapport au respect des piétons. Je ne sais pas pourquoi.

Zollikon (Suisse)

1. Comment la « Ville 30 » a-t-elle été acceptée par les citoyens ?

Beaucoup de riverains ont soutenu l'action dès le début. Aujourd'hui plus de 90% de la population est pour la « Ville 30 ».

2. Comment avez-vous vaincu les obstacles (résistances politiques, des commerçants, des citoyens, etc.) ?

Grâce à une bonne argumentation, information et participation dès le début des associations de quartiers et des commerçants.

3. Quel a été le coût des investissements pour la « Ville 30 » ?

Comme nous n'avons pas fait de travaux importants, quatorze zones ont pu être réalisées pour 500 000 CHF (environ 423 000 €) (pour réaliser des zones de parking en quinconce).

4. Quel a été le rôle de la police ? Comment avez-vous fait respecter la « Ville 30 » ?

Les policiers communaux trouvent que le 30 km/h est une très bonne chose. Ils réalisent cent contrôles de vitesse par an.

5. Quels sont les constats que vous avez pu faire juste après la généralisation du 30 km/h et un an après ?

Le nombre d'accidents et la gravité des blessures ont diminué, en moyenne, de moitié.

6. Qu'en est-il des chiffres de l'accidentologie ?

Pendant les six dernières années, il n'y a plus eu d'accidents avec des écoliers dans les rues de quartiers (toutes en zone 30).

7. Avez-vous constaté une augmentation du nombre de cyclistes ? Un changement dans les modes de déplacement ?

Oui. Le vélo et les autres moyens de transport actifs ont connu un grand « boom ».

8. Comment les commerçants ont-ils vécu ce changement ?

Positivement, car ils ont ressenti moins de bruit, moins d'agitation et une plus grande sensation de sécurité.

9. La qualité de la vie s'en est-elle trouvée améliorée ?

Les qualités de vie et de logement se sont fortement améliorées dans les quartiers.

Genève (Suisse)

1. Comment la « Ville 30 » a-t-elle été acceptée par les citoyens ?

Le plan directeur communal « Genève 2020 », définissant le programme de mise en zone 30, a été soumis à la consultation publique et accepté tant par le conseil municipal que par le conseil d'État (canton).

2. Comment avez-vous vaincu les obstacles (résistances politiques, des commerçants, des citoyens, etc.) ?

Par des processus de concertation souvent de longue haleine. Tout citoyen peut faire opposition au projet et bloquer l'ensemble des procédures, aussi devons-nous impliquer un maximum de milieux dès l'élaboration des projets et très souvent trouver des compromis.

3. Quel a été le coût des investissements pour la « Ville 30 » ?

Il faut compter environ 300 000 à 400 000 CHF (environ 253 000 à 338 000 €) par zone 30, en fonction de sa taille, du nombre et type d'aménagements (environ 4 millions CHF au total).

4. Quel a été le rôle de la police ? Comment avez-vous fait respecter la « Ville 30 » ?

Le respect des vitesses est assuré exclusivement par des aménagements modérateurs. Il n'y a pas de contrôle de vitesse par la police en zone 30, mais des contrôles « informatifs » avec des « info-radars ». Lorsque les vitesses ne sont pas respectées, la zone doit faire l'objet d'améliorations physiques.

5. Quels sont les constats que vous avez pu faire juste après la généralisation du 30 km/h et un an après ?

Après un an, chaque zone fait l'objet d'un bilan. Si ce dernier n'est pas satisfaisant, des améliorations sont programmées. D'une manière générale, on constate une diminution significative du nombre et de la gravité des accidents, ainsi qu'un assainissement du bruit routier sur certains axes auparavant en dépassement.

6. Qu'en est-il des chiffres de l'accidentologie ?

On recense 40% à 60% d'accidents en moins ou moins graves selon les zones.

7. Avez-vous constaté une augmentation du nombre de cyclistes ? Un changement dans les modes de déplacement ?

Oui, mais cette augmentation continue depuis les vingt dernières années est due à la conjonction des politiques de développement des aménagements piétons et cyclables dans la ville de Genève, dont les zones 30 ne sont qu'un élément. Beaucoup de zones de rencontre ont également été réalisées à Genève. Au total, environ 100 km d'aménagements cyclables ont été réalisés sur 180 km de voiries.

8. Comment les commerçants ont-ils vécu ce changement ?

Le 30 km/h ne pose en général pas de problèmes particuliers pour les commerçants.

9. La qualité de la vie s'en est-elle trouvée améliorée ?

Oui !



8. SOURCES :

- « Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre », Cémathèque n° 19 SPW, 2006.
- « La zone 30. Pour plus de sécurité et de convivialité en agglomération », IBSR, 2007.
- « Le 30 km/h dans les traversées de localité », ATE, Suisse, 2010.
- « Zones 30, brochure technique », Bureau de prévention des accidents, Suisse, 2008.
- « Généralisation des zones 30, l'exemple de Lorient », CERTU, France, 2008.
- Rue de l'avenir, groupe-conseil indépendant de Suisse romande, www.rue-avenir.ch.
- Rue de l'avenir, association française, www.ruedelavenir.com.
- www.ville30.org
- www.20splentyforus.org.uk

9. IDÉES REÇUES SUR LA « VILLE 30 »

Un véhicule pollue plus à 30 km/h qu'à 50 km/h !

Pour une circulation fluide sur un grand axe, oui sans doute. Mais dans une « Ville 30 », la limitation de vitesse sur les grands axes est maintenue à 50 km/h.

La grosse majorité des voiries concernées par le 30 km/h sont des rues résidentielles, dans lesquelles les interruptions sont nombreuses (passages piétons, priorités de droite, livraisons en double file, vélos à contre-sens, feux, etc.), et qui font que la vitesse est saccadée. Or, passer de 0 à 50 km/h après chaque coupure est une conduite très polluante. Plus que de rester à 30 km/h, qui correspond davantage à une éco-conduite en milieu urbain. Dans ces conditions, la différence d'émission de polluants n'est pas très grande entre 30 et 50 km/h.

La conduite "saccadée", ou conduite "nerveuse", est souvent observée actuellement dans les zones 30 équipées de dos d'ânes, où les gens ne roulent à moins de 30 km/h qu'à l'approche de l'obstacle et accélèrent au-delà. Ce type d'aménagement n'est donc pas nécessairement le plus adapté pour modérer les vitesses et réduire la pollution. Les zones 30 qui sont légèrement aménagées (peintures, chicanes) et qui induisent une vitesse linéaire réduite, mais stable et fluide, ne provoquent quant à elles pas d'aggravation de la pollution.

À noter aussi que l'approche isolée (une rue en zone 30) n'a pas d'impact sur le volume de trafic, qui est le facteur déterminant de la pollution en ville ! Dans l'approche globale de la « Ville 30 » cette dernière peut entraîner une diminution du trafic – ne fut-ce que pour les courts trajets qu'il devient alors plus rapide et sécurisant de faire à pied ou à vélo – et donc une diminution de la pollution. Mais il faut avoir le courage de généraliser le 30 km/h pour voir cette réduction du trafic se produire...



Les PV vont pleuvoir sur les automobilistes !

La « Ville 30 » n'est pas là pour remplir les caisses des autorités publiques. Le but est d'induire une réduction des vitesses, pas de coller des amendes aux conducteurs. Beaucoup de « Villes 30 » ne sanctionnent pas les excès de vitesse dans un premier temps, mais mettent en place des radars préventifs pour informer les automobilistes de leur vitesse réelle. Si les usagers motorisés ne modifient pas leur comportement, des aménagements sont alors réalisés là où les mesures montrent que le dépassement du 30 km/h est la norme. Les contrôles répressifs sont uniquement utilisés en dernier recours. Et nulle part, on ne place la barre de la sanction à 31 km/h : on est donc loin d'une politique du bâton systématisée !

Seuls 1% des automobilistes respectent la zone 30 au centre de Bruxelles !

Cela dépend du type de voirie ! Dans la plupart des rues du Pentagone, la vitesse moyenne s'élève rarement au-delà de 30 km/h. Cependant, sur certains gros axes du centre de Bruxelles non aménagés actuellement, le 30 km/h est difficile à tenir et est donc peu respecté. Il ne s'agit nullement d'une situation irrémédiable. Ces grands axes peuvent (et doivent s'ils n'ont pas vocation à accueillir du trafic de transit) être réaménagés pour que la vitesse s'y réduise naturellement. De grandes bandes larges et rectilignes ne peuvent en effet donner l'impression que la vitesse y est limitée à 30 km/h. Une opération de mesure des vitesses est en cours à Bruxelles, qui permettra de mettre en évidence les axes où la vitesse reste excessive. Des réaménagements devraient suivre sur ces voiries problématiques.

Aucune « Ville 30 » n'a vu chuter dramatiquement du jour au lendemain les vitesses moyennes observées dans l'agglomération. Mais partout, la vitesse moyenne a progressivement décliné, permettant de se rapprocher grandement de l'objectif. Ce sont les vitesses les plus élevées qui chutent : certains conducteurs se rendent compte d'un trop grand écart entre la règle et leur comportement.

Il ne faut plus de pistes cyclables ni de passages piétons en zone 30 !

Si la nécessité de pistes cyclables est moindre en zone 30, elles se justifient encore parfois en cas de trafic important (voitures, camions), lorsque la mixité reste problématique. Pour les personnes à mobilité réduite (personnes déficientes motrices, personnes avec une poussette, personnes déficientes visuelles, etc.), la présence de passages piétons adaptés et marqués sur la chaussée est nécessaire afin d'assurer la continuité d'un cheminement sécurisé pour ces usagers.

Passer une ville/un village en zone 30 est coûteux !

Le centre-ville de Namur va passer en zone 30 dès septembre 2011, pour un budget de seulement 132 000 €. Lorient, en France, a débloqué un budget de 300 000 € chaque année pendant trois ans pour mettre ses quartiers en zone 30. La ville de Portsmouth (Grande-Bretagne) est passée en « Ville 30 » en 2008, en mettant 1 200 rues en régime « 20 mph » pour environ 475 000 £ (environ 540 000 €). Toujours en Grande-Bretagne, le comté de Lancashire a réservé un budget de 9 millions £ (environ 10 200 000 €) pour mettre toutes les rues résidentielles du comté en zone 30 d'ici 2015.

On peut tout à fait modérer la vitesse dans de larges zones pour un budget raisonnable, à condition de laisser de côté la vision que la vitesse ne peut être réduite qu'avec des aménagements lourds, et donc coûteux. Sans aller jusqu'à dire que toutes les villes peuvent suivre l'exemple de Graz (Autriche), qui est passée en « Ville 30 » sans aucun aménagement autre que des panneaux et de la peinture, beaucoup peut être fait avec des aménagements légers, tels que du stationnement en quinconce dans les rues, des chicane matérialisées par des potelets, des priorités de droite restaurées, etc.

Le problème de la « Ville 30 » n'est pas tant son coût que la vision politique nécessaire pour atteindre l'objectif.



Passer une ville/un village en zone 30 est impopulaire !

Un sondage récent mené en Grande-Bretagne (British Social Attitudes Survey, 2010) a révélé que 71% des adultes sont d'accord avec l'idée de limiter à 30 km/h la vitesse dans les rues résidentielles. Plusieurs enquêtes menées par des associations locales anglaises dans leur voisinage immédiat confirment ces résultats...

Un récent référendum à Strasbourg a donné un score de 45% de « oui » à la mise en zone 30 de l'agglomération (hors grands axes). On n'est donc pas très loin d'une personne sur deux en faveur de la mesure. Même si la barre de la majorité n'a pas été atteinte, ce n'est que de justesse...

Lors de réunions organisées en Belgique par les communes sur les problèmes de quartiers, la vitesse du trafic motorisé est quasiment toujours le problème numéro un, spontanément cité par les habitants. Même si un sondage à grande échelle n'a pas encore été mené en Belgique, il y a peu de doutes quant au fait qu'une majorité existe déjà en faveur d'une généralisation des zones 30 dans les rues résidentielles (ce qui est très proche du concept de « Ville/Village 30 »).

La limitation à 30 km/h est mieux comprise et respectée quand les gens en profitent devant chez eux et quand ils n'ont plus besoin d'y réfléchir à chaque instant, mais peuvent compter dessus comme une règle commune et applicable partout. D'où, pour une meilleure acceptation sociale, l'intérêt d'avoir des villes et des villages avec des portions suffisamment larges à 30 km/h. En fait, seule une minorité est farouchement opposée à toute réduction de vitesse. Et cette minorité est particulièrement bruyante et bien visible dans les médias...





SEPTEMBRE 2011

DOSSIER RÉDIGÉ PAR LE GRACQ

SECRETARIAT DU GRACQ

RUE DE LONDRES 15
1050 BRUXELLES
T/F +32 2 502 61 30
INFO@GRACQ.ORG

PERSONNE DE CONTACT POUR LA CAMPAGNE

LUC GOFFINET
LA MAISON DES CYCLISTES
PLACE DE LA STATION 1
5000 NAMUR
T +32 81 22 35 95
VILLE30@GRACQ.ORG

