



Ville 30, ville à vivre

Appel pour un abaissement généralisé de la vitesse de circulation sur les voiries urbaines de Chambéry



SOMMAIRE

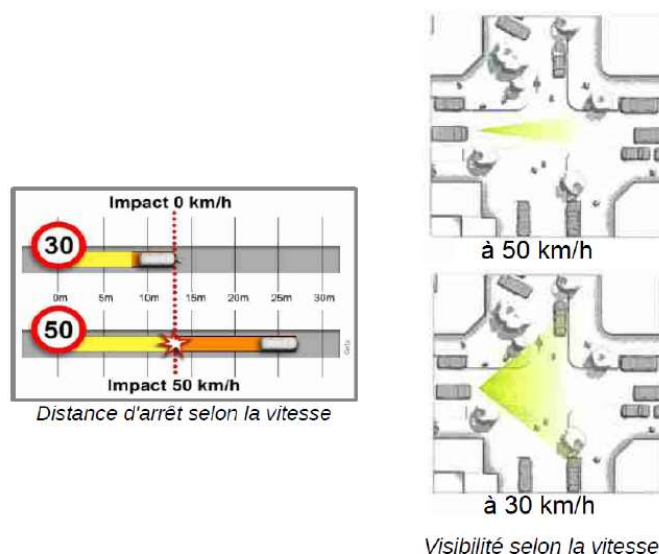
1	LA VILLE 30, C'EST QUOI ?	3
2	LES AVANTAGES D'UNE LIMITATION GENERALE A 30 KM/H	5
3	UNE ETAPE CLEF POUR UN APAISEMENT DE LA VOIRIE	10
4	UNE DYNAMIQUE NATIONALE ET INTERNATIONALE	11
5	EN PRATIQUE	12

1 LA VILLE 30, C'EST QUOI ?

La cohabitation entre circulation automobile et vie sur l'espace public nécessite la pratique de vitesses modérées par le trafic motorisé. A défaut, les espaces publics sont isolés par les voies de circulation, qui génèrent des situations de conflit et de danger pour les circulations non motorisées.

A cet égard un avantage fondamental concerne les conséquences d'une collision avec un piéton 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 du fait d'un champ de vision bien plus large.
- ✓ Le risque de décès en cas de choc est 9 fois plus faible à 30 km/h (10 %) qu'à 50 km/h (90 %).



Avantages du 30 km/h sur la sécurité routière (Source : Cerema)

Mais au delà de ce chiffre impressionnant, les avantages de la réduction de la vitesse en ville ne se limitent cependant pas à la sécurité des circulations non motorisées :

- ✓ La sécurisation profite également aux circulations motorisées.
- ✓ La mixité des usages, avec des circulations vélo facilitées, en particulier dans les situations où le niveau de trafic reste modéré, rend la ville plus agréable à vivre.
- ✓ La possibilité de réduction des emprises routières en section courante et aux carrefours, permet de redistribuer ces espaces au bénéfice des riverains et de la vie locale.

Des dispositions ont progressivement été introduites depuis 1990 pour adapter les vitesses autorisées à la vie urbaine : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne. Des linéaires de voirie de plus en plus étendus sont aujourd'hui exploités avec des vitesses autorisées inférieures à la limitation générale à 50 km/h.

Le principe de la ville 30 permet de passer d'une logique de sécurisation ponctuelle, progressivement étendue, à une logique d'apaisement d'unités urbaines, villes ou villages.

> Il s'agit d'adopter la vitesse de 30 km/h comme vitesse de référence en ville, en adoptant pour règle de base la limitation de la vitesse à 30 km/h, le 50 km/h devenant alors l'exception. Ce renversement fait toute la différence entre « la ville 30 » et le développement des zones 30. Il dit implicitement qu'en ville, les rues ne sont pas de simples tuyaux isolés de leur environnement et encore moins des routes dont l'usage serait réservé aux véhicules motorisés. Ce sont des espaces urbains supportant de nombreuses et très diverses fonctions de vie locale.

Le cadre juridique pour une telle évolution est désormais solide. En effet, la Loi de Transition Énergétique pour une Croissance Verte autorise depuis août 2015 un Maire à « *fixer 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, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.* » ¹



¹ Cf Article 47 de la LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

2 LES AVANTAGES D'UNE LIMITATION GENERALE A 30 KM/H

La ville 30 permet d'ajouter aux avantages désormais bien connus de la limitation des vitesses en ville plusieurs points positifs pour la vie urbaine :

- ✓ Le surcroît de confort et de sécurité pour les circulations non motorisées rend la marche et le vélo plus attractifs, ce qui tend à diminuer le trafic automobile.
- ✓ Les accélérations des véhicules motorisés sont plafonnées à un niveau bien moindre que sur les axes à 50 km/h. Cela entraîne davantage de fluidité et une baisse globale des émissions polluantes sur les périmètres à 30 km/h².
- ✓ Les émissions sonores, dont l'impact sanitaire a récemment été réévalué par l'Ademe à un niveau inquiétant, sont également globalement atténuées³. Le niveau sonore peut ainsi être diminué par deux.
- ✓ Les temps de parcours en voiture ne sont pas affectés aux heures de pointe, et baissent très légèrement en heures creuses. Les capacités routières, essentiellement limitées par les intersections, ne sont pas affectées. Il ne s'agit donc pas d'une mesure anti-voitures, mais d'une mesure visant à améliorer la cohabitation entre tous les usagers.

> Un point de vigilance est toutefois nécessaire concernant la circulation des transports en commun, afin d'éviter de pénaliser la performance de l'offre. Il est pour cela 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, en identifiant par exemple les sections actuellement circulées à 40 km/h ou plus en heures creuses par les véhicules de transport en commun.

Des exceptions au régime général peuvent ainsi être prévues, avec un maintien à 50 km/h sur le périmètre d'agglomération, par exemple pour :

- ✓ Des sections concernées par des voies bus sur lesquelles une limitation à 30 km/h serait trop pénalisante en exploitation.
- ✓ Des axes reliant les entrées de ville à la VRU (ex. Route de Challes depuis l'échangeur jusqu'au croisement du Faubourg Montmélian, ou Avenue du Grand Arietaz jusqu'au Phare).

² Et ceci en dépit du plus fort facteur d'émissions à régime permanent à 30 km/h qu'à 50 km/h sur les véhicules thermiques.

³ Et ceci en dépit d'émissions sonores qui peuvent être localement plus importante au droit de certains aménagements. Le coût social de la pollution sonore a ainsi été réévalué à 694.000 années de vie en bonne santé chaque année.

Enfin, compte tenu du développement des zones de circulation apaisées, la ville 30 permet d'assurer par la simplicité du régime adopté une meilleure lisibilité pour les usagers. En effet, il est aujourd'hui fréquent de relever, dans un contexte de signalisation surabondante et de ce fait souvent ignorée, des incohérences sur le terrain (cf. photos ci-dessous) :

- ✓ Certaines zones 30 sont matérialisées en entrée et pas en sortie (l'inverse également).
- ✓ Certaines voies très voisines et présentant les mêmes caractéristiques font l'objet de traitements différents.
- ✓ Plusieurs voies aujourd'hui hors zone 30 ne sont manifestement pas adaptées à une circulation à 50 km/h.



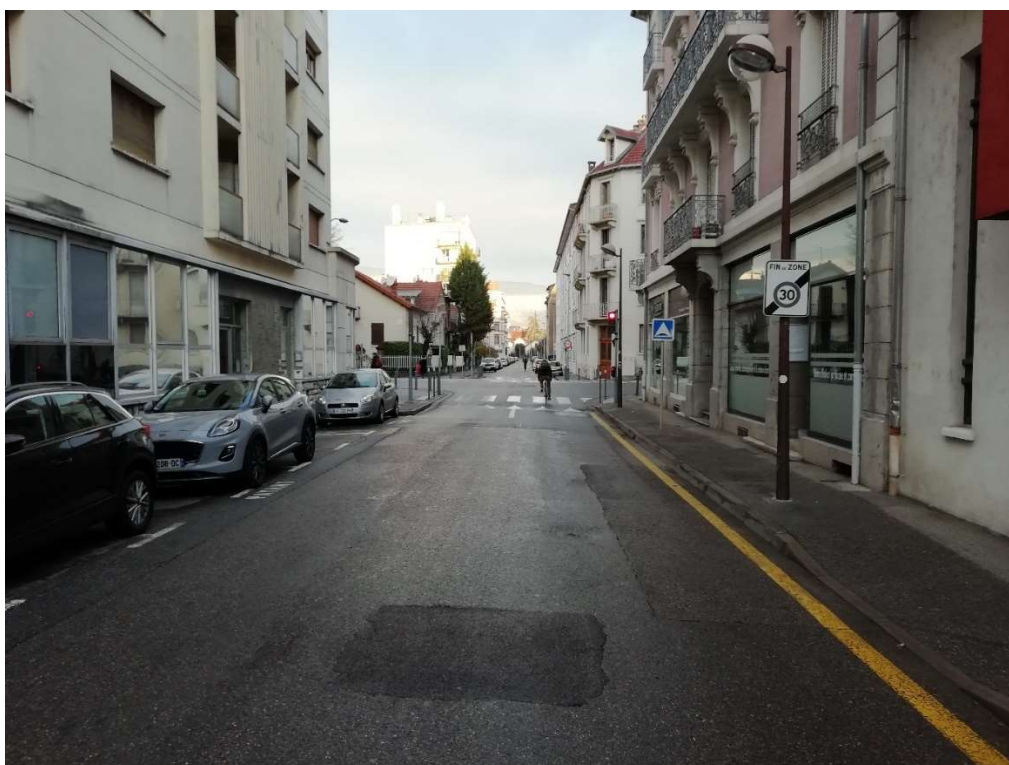
Rue du Bon Pasteur à Chambéry - Un profil visiblement inadapté à une zone 50. La voie ne passe en zone 30 qu'aux abords de l'école... qui mériteraient d'être classés en zone de rencontre.



Avenue du Comte Vert à Chambéry : une voie de circulation importante où le 30 s'imposerait.



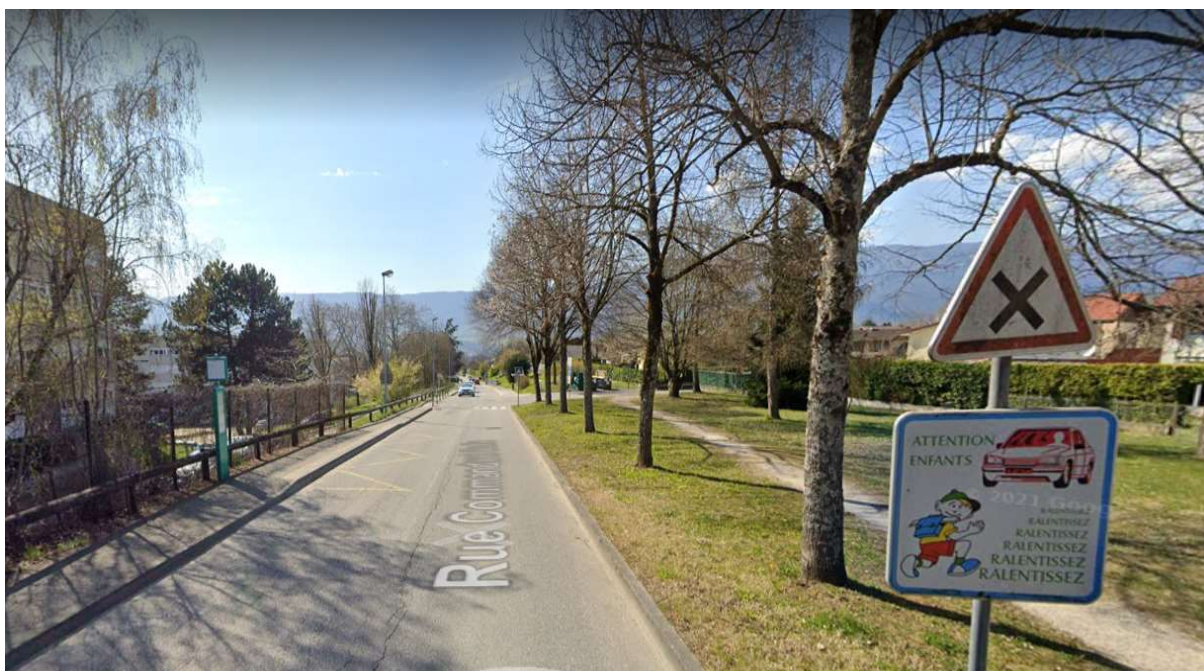
Une portion de la rue Nicolas Parent est en zone 30, mais pas l'autre, et pas certaines voies adjacentes dont le profil est encore plus réduit... La Ville 30, pour plus de cohérence.



Pourquoi interrompre la zone 30 de la rue Nicolas Parent aux abords du Boulevard Gambetta ? Son profil est similaire de l'autre côté... d'autant que le boulevard lui-même se prête à une zone 30.



Avenue Jean Jaurès, le message est confus entre aire piétonne, zone de rencontre, au sein d'une voie où la vitesse est limitée à 50 km/h



Rue Commandant Bulle : une des rares voies des Hauts de Chambéry encore limitées à 50 km/h ; le panneau d'attention rappelle qu'une attention particulière est pourtant nécessaire.



Avenue Georges Clémenceau : en zone 30 comme les autres voies du Biollay, malgré un profil rectiligne et assez large. Ça fonctionne, étendons le concept !

3 UNE ETAPE CLEF POUR UN APAISEMENT DE LA VOIRIE

Le déploiement de la Ville 30 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 pour les habitants et les usagers.

Il ne s'agit cependant pas d'une condition suffisante, comme l'évaluation de la situation grenobloise a pu le souligner. La Ville 30 peut être considérée comme un pas décisif pour solidifier une action durable :

- ✓ Information et sensibilisation du public (la réduction des vitesses comme attention envers les publics les plus fragiles, enfants, seniors, personnes à mobilité réduite).
- ✓ Poursuite de la mise en place d'aménagements qualitatifs permettant de mettre en adéquation les profils et les morphologies des voies à la vitesse de référence.
- ✓ Poursuite d'opérations de reconquête des espaces publics en faveur des circulations non motorisées.
- ✓ Mise en place progressive d'opérations de contrôle-sanction, une fois la mesure bien installée.



Montreuil, Barcelone, Gières, la ville en couleurs !

4 UNE DYNAMIQUE NATIONALE ET INTERNATIONALE

La Ville de Chambéry a fait figure de pionnière il y a maintenant plus de 30 ans pour des aménagements de voirie ambitieux, avec des résultats salués à l'échelle nationale en matière de sécurité.

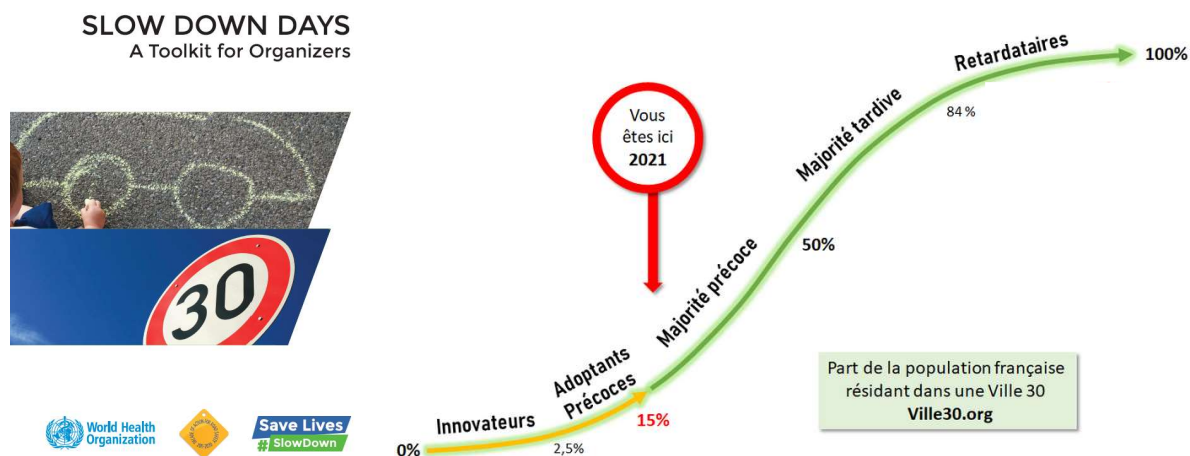
Pourtant, force est de constater que l'élan s'est perdu depuis de nombreuses années, alors que d'autres territoires ont pris le relais pour innover.

Ainsi, les villes pionnières de Fontenay-aux-Roses et de Nogent-sur-Marne ont inauguré dès 2005 la liste des villes 30 en France, suivant l'exemple de précurseurs européens (Graz, Cologne, Karlsruhe...). Depuis, de nombreuses villes ont amplifié la dynamique : Fontainebleau, Lorient, et en 2016, la Métropole grenobloise a donné une nouvelle dimension à cette dynamique. Plus récemment, suite aux dernières élections municipales, de nombreuses initiatives ont encore émergé : Paris, Montpellier, Clermont-Ferrand, Toulouse, Lyon... et de nombreuses plus petites communes.

Il s'agit donc d'une tendance lourde, dans laquelle il est encore possible de s'inscrire comme leader.

Cette tendance est soutenue au niveau international :

- ✓ L'Espagne a généralisé le 30 km/h en ville fin 2020.
- ✓ La ville de Québec adoptera cette mesure d'ici fin 2021.
- ✓ Neuchâtel, Bruxelles sont également sur les rangs.
- ✓ L'ONU anime une campagne internationale #Slowdowndays en faveur de la ville 30.



5 EN PRATIQUE

La mise en pratique de la Ville 30 est une mesure à la portée d'une ville comme Chambéry, où beaucoup de rues sont déjà en zone apaisée, mais il convient, d'une part, d'accompagner la mise en place réglementaire et technique par une communication positive et ciblée et, d'autre part, de consolider dans le temps la nouvelle approche pour une ville à vivre.

A. La mise en œuvre sur le plan réglementaire et technique

Les principales étapes peuvent être menées à très court terme :

- ✓ Identifier les axes ayant vocation à rester à 50 km/h dans le périmètre d'agglomération : par exemple les 2x2 voies, 1x3 voies et les 1x2 voies avec trafic important, grandes pénétrantes urbaines sans adhérence marquée au territoire.
 - Il est utile pour objectiver les impacts en matière de temps de parcours de collecter des données FCD (Floating Car Data) en heures creuses.
- ✓ Mettre en cohérence les vitesses maximales autorisées sur le réseau structurant (passage de 70 à 50, passage de certaines zones 30 en zones de rencontre, extension de l'aire piétonne).
- ✓ Identifier les portions réellement circulées à plus de 40 km/h par les TC en heures creuses, par des mesures in-situ.
- ✓ Remplacer les panneaux « 50 km/h » par des panneaux zone 30 en entrée d'agglomération
- ✓ Déposer les panneaux « 50 km/h » sur les axes où la vitesse sera abaissée à 30 km/h.
- ✓ Déposer les panneaux zone 30 et 30 km/h en agglomération.
- ✓ Créer les marquages au sol elliptiques « 30 » aux intersections avec les axes à 50 km/h.
- ✓ Poser les marquages au sol « 50 km/h » sur les voiries actuellement à 70 km/h et la dépose des panneaux « 70 km/h ».
- ✓ Aménager les double-sens cyclables en zone 30 si nécessaire
- ✓ Informer et communiquer.

B. Une communication positive pour accompagner



La ville de Renens (Suisse) passe à 30... et fait la fête !

C. La consolidation

Dans un second temps, afin de garantir le respect de la vitesse de base à 30 km/h, et surtout de parvenir réellement à écrêter les vitesses élevées, la poursuite d'une politique de cohabitation entre les usages est nécessaire :

- ✓ Poursuivre le travail d'aménagement de ralentissement de vitesse (plateaux, rétrécissement des voies en faveur des modes actifs, chicanes...).
- ✓ Poursuivre le travail d'information et de communication.
- ✓ Sécuriser ponctuellement les axes restant à 50.
- ✓ Contrôler, et sanctionner les vitesses excessives.
- ✓ Suivre et évaluer le dispositif avec des experts, les associations, des citoyens (niveau sonore, pollution, trafic, vitesse, accidentologie).

