

Pourquoi Lille vient de passer presque partout en zone 30

Tous ceux amenés à circuler dans la capitale régionale doivent s'y habituer : depuis jeudi dernier (31 octobre 2019), le déploiement de la limitation de vitesse à 30 km/h est terminé. 88 % des rues sont concernées par la mesure, rare par son étendue. Objectifs : améliorer la sécurité routière et apaiser la ville afin de favoriser les mobilités douces.



Pour accompagner la mise en place de la zone 30, des contrôles de la police municipale sont régulièrement menés. PHOTO STÉPHANE MORTAGNE - VDNPQR

« Bonjour monsieur, vous roulez à 45 km/h, à Lille c'est maintenant limité à 30. » Séance sensibilisation de la police municipale, mercredi dernier. Avec leur radar mobile, ils mettent sur le côté les conducteurs dépassant la nouvelle vitesse autorisée. « Pour aujourd'hui ça va, on est dans une phase de prévention. »

Pas de verbalisation, ce qui changera rapidement. Tous ceux circulant dans la capitale régionale doivent s'habituer : 88 % des rues sont désormais en zone 30, contre 44 % auparavant. Seuls quelques grands axes et boulevards restent à 50. Ce déploiement, commencé en août, s'est terminé jeudi dernier.

« L'enjeu est de réduire le nombre de voitures et que les gens changent de mode de déplacement. »

« *Je ne savais pas*, se défend Pascal, 39 ans, un motard d'Englos épinglé à 51 km/h. *Je n'ai pas fait attention aux panneaux et au marquage au sol.* » Il est dubitatif sur cette réglementation. « *Je suis d'accord là où il y a beaucoup de piétons ou des enfants. Mais quand il n'y a personne...* » Autre contrevenant sceptique, Philippe, un automobiliste lillois de 21 ans. « *30 km/h, c'est trop faible !* » Cependant, bon gré mal gré, **les usagers de la route ont plutôt pris le pli**, constate ce policier municipal. « *Ça rentre dans les mœurs. La plupart des Lillois sont au courant, un peu moins ceux venant de l'extérieur. Je m'attendais à davantage d'infractions.* »



88 % des rues de la ville sont passées en zone 30. PHOTO STÉPHANE MORTAGNE

Cette mesure, rare par son étendue, a été prise par la municipalité. Jacques Richir, adjoint au maire chargé de l'espace public, rappelle les deux objectifs majeurs : « *Améliorer la sécurité routière, notamment pour les piétons et les cyclistes, et apaiser la ville, avec une conduite plus cool et moins bruyante.*

L'enjeu est de réduire le nombre de voitures et que les gens changent de mode de déplacement. »

« Le sens de l'Histoire »

De quoi agacer Philippe Dutrieux, directeur de l'Automobile-club du Nord. « *C'est de l'affichage politique, ce n'est pas efficace contre la pollution et le bruit. Ça va décourager des automobilistes de venir en ville, mais il faut penser à ceux qui n'ont pas le choix.* »

L'accueil est en revanche favorable au sein de l'association **Droit au vélo (ADAV)** : « *Les zones 30 sont le sens de l'Histoire*, souligne Michel Anceau, le directeur. *Cela favorise la marche et le vélo, à condition de réaliser des aménagements.* »

Des doubles sens cyclables, des cheminements piétons et si besoin des ralentisseurs seront installés en 2020.

Trois ans après un plan de circulation ayant réduit la place de la voiture, **le nombre de cyclistes a déjà fortement augmenté (+55 % depuis 2016 selon une étude de l'ADAV et du Cerema)**. Avec la zone 30, Lille espère accélérer encore la tendance.

Une baisse des accidents, un effet incertain sur la pollution

L'essor des zones 30 a amélioré la sécurité routière observe Patrick Palmier, chef du groupe mobilités et territoires au Cerema (un centre d'expertise publique) des Hauts-de-France. « *On y a constaté une très forte diminution des accidents et de leur gravité. Or, la réduction du sentiment d'insécurité est une condition essentielle pour le développement du vélo.* » Matthieu Chassignet, ingénieur en mobilité à l'ADEME Hauts-de-France, abonde. « *Quand on se fait percuter par une voiture qui roule à 50km/h, on a 80% de risques de mourir. Ce chiffre passe à 15% lorsque la voiture roule à 30 km/h.* »

L'impact sur la pollution de l'air est en revanche « *compliqué à mesurer* », pointe Patrick Palmier. Tout dépend, notamment, si la circulation est fluidifiée ou si elle se fait par à-coups, ce qui entraîne une surconsommation de carburant. Cependant, si la zone 30 augmente l'usage des modes de transport doux au détriment de la voiture, « *cela aura des effets bénéfiques sur la qualité de l'air*, estime Matthieu Chassignet. *Mettre des panneaux ne suffit pas, il faut aussi informer, ajouter des ralentisseurs et des contrôles routiers.* »

Un enjeu des municipales ?

En mars, Douai a également fait le choix du 30 km/h en quasi-totalité. Saint-Omer le prévoit par étapes d'ici quatre ans. De nombreuses autres villes de la région ont des zones 30, essentiellement en centre-ville (Arras, Dunkerque, Bailleul...). Des petites communes, comme Aubigny-en-Artois ou Bousbecque, s'y mettent aussi. Bref, le phénomène s'amplifie. « *Il a commencé à la fin des années 90, ça correspond à une forte demande des riverains de quartiers résidentiels*, resitue Patrick Plumier, expert au Cerema. *La nouveauté, c'est que des villes entières passent à 30.* »

La montée des enjeux environnementaux pousse de plus en plus d'élus à franchir le pas. « *Les zones 30 sont un outil parmi d'autres*, relève André Flajolet, maire de Saint-Venant et président de l'Association des maires de France du Pas-de-Calais. *Elles sont un sujet de réflexion, en particulier pour les candidats préparant leur programme aux municipales de 2020.* »



Lille à 30 pour une ville apaisée

Depuis le 19 août, la ville est passée progressivement à 30 km/h, sauf sur les grands axes. Après une période de sensibilisation, des contrôles seront susceptibles d'avoir lieu.



La vitesse automobile à Lille va être limitée à 30 km/h à partir de cet été. Toute la ville sera concernée sauf les axes structurants (*), ceux qui permettent d'entrer dans Lille et d'en sortir. Les boulevards (*) aussi, de par leur configuration, resteront à 50 km/h.

Une vitesse réduite à 30 km/h améliore considérablement la sécurité de tous en réduisant de moitié la distance de freinage (14m à 30km/h, 28m à 50km/h) et donc d'autant le risque d'accidents.

Lille à 30 : les aménagements

Pour organiser cette circulation à vitesse réduite, 350 panneaux seront posés et 200 repositionnés. **La mise en place de la ville à 30 à Lille s'est déroulé de la mi-août à fin octobre.** La nouvelle signalisation comprendra également un marquage au sol. C'est en 2020 que les aménagements seront réalisés : doubles sens cyclables, cheminements pour les piétons, ralentisseurs si besoin ou encore doubles bandes cyclables.

Auparavant et conformément au Code de la route, des études doivent être menées. La MEL s'est engagée à lancer ces aménagements au plus vite.

Actuellement, **44 % des artères lilloises sont déjà limitées à 30km/h**, d'ici quelques mois, **88 % seront donc concernées.** Des opérations de sensibilisation seront organisées avant la verbalisation en cas de non respect du Code de la route.

Cette mesure s'inscrit dans l'évolution des comportements avec une augmentation de l'utilisation des mobilités douces et des transports collectifs. Elle figure aussi dans un plan plus général de modération, voire de diminution, du trafic automobile. **Le plan de circulation a déjà permis de réduire de façon significative le trafic automobile** sur les voies secondaires du centre-ville :

- -78% rue Faidherbe,
- -75% dans le secteur des gares,
- -30% rue Nationale,
- -25% rue de Gand.

Depuis février 2019, la vitesse a aussi été abaissée à 70 km/h sur le tronçon qui va de l'échangeur du port fluvial sur l'A25 aux boulevards périphériques sud et est. Les résultats de cette expérimentation seront présentés au public en octobre, lors des Assises de la mobilité.

- [**Plan de Lille à 30 km/h \(.pdf\)**](#)

La Ville de Lille a également aménagé plusieurs zones de rencontre. Ces zones, limitées à 20km/h, sont un ensemble de voies où les piétons ont la priorité absolue et sont autorisés à circuler sur la chaussée, même si des trottoirs sont présents. Quelques exemples : Place du Théâtre, du boulevard Carnot (jusqu'à la rue Lepelletier), rue Pierre Mauroy, de la rue des Ponts de Comines (jusqu'à la rue Faidherbe), Place du Général de Gaulle, de la rue des Manneliers (jusqu'à la rue Nationale), rue Esquermoise (de la Place du Général de Gaulle jusqu'à la rue Basse), la rue Basse...

Voir la liste complète des zones de rencontre.

Lille à 30 : les raisons

Une ville plus sûre

- Les risques d'accident diminuent de près de 50 %,
- Le risque d'accident grave est nettement réduit : la probabilité de tuer un piéton est de 80% à 50km/h, de 10% à 30km/h,
- La distance de freinage est réduite de moitié par rapport au 50km/h,
- Le champ de vision est plus large, ce qui permet d'anticiper et d'éviter les accidents.

Une ville plus apaisée

- La ville à 30 permet un meilleur partage de l'espace public entre usagers. Pour la sérénité pour les piétons, cyclistes et riverains...
- Les nuisances sonores sont réduites,

- La généralisation du 30km/h favorise les mobilités douces.

Une ville plus fluide

- La différence de vitesse avec des véhicules plus lents comme les deux roues est réduite, et permet une intégration à la circulation plus facile,
- Passer sur un trajet urbain de 50 km/h à 30 km/h ne représente qu'une perte de temps de 18 secondes sur 1 km. En centre-ville, les pointes de vitesse, du fait des nombreux points de ralentissement (stop, feux, encombrements, manœuvres etc.) n'ont pas d'effet sur les temps de parcours.

Une ville plus respirable

- Les cycles d'accélération et de décélération sont réduits , avec pour conséquence une diminution de la consommation de carburant et donc de la pollution aérienne et sonore,
- La ville à 30 encourage l'usage des modes de transports moins polluants.

Lille à 30 : les bonnes pratiques

Je suis piéton-ne

Je ne suis pas prioritaire sur la chaussée et je dois circuler sur les trottoirs.

Sauf s'il existe un passage piéton à moins de 50 m, je peux traverser en tout point de la chaussée après m'être assuré-e de pouvoir le faire en toute sécurité.

Je suis cycliste

Je circule sur la chaussée.

Si la circulation automobile est à sens unique et si la signalisation me l'autorise, je peux rouler à double sens.

Je suis automobiliste ou motard-e

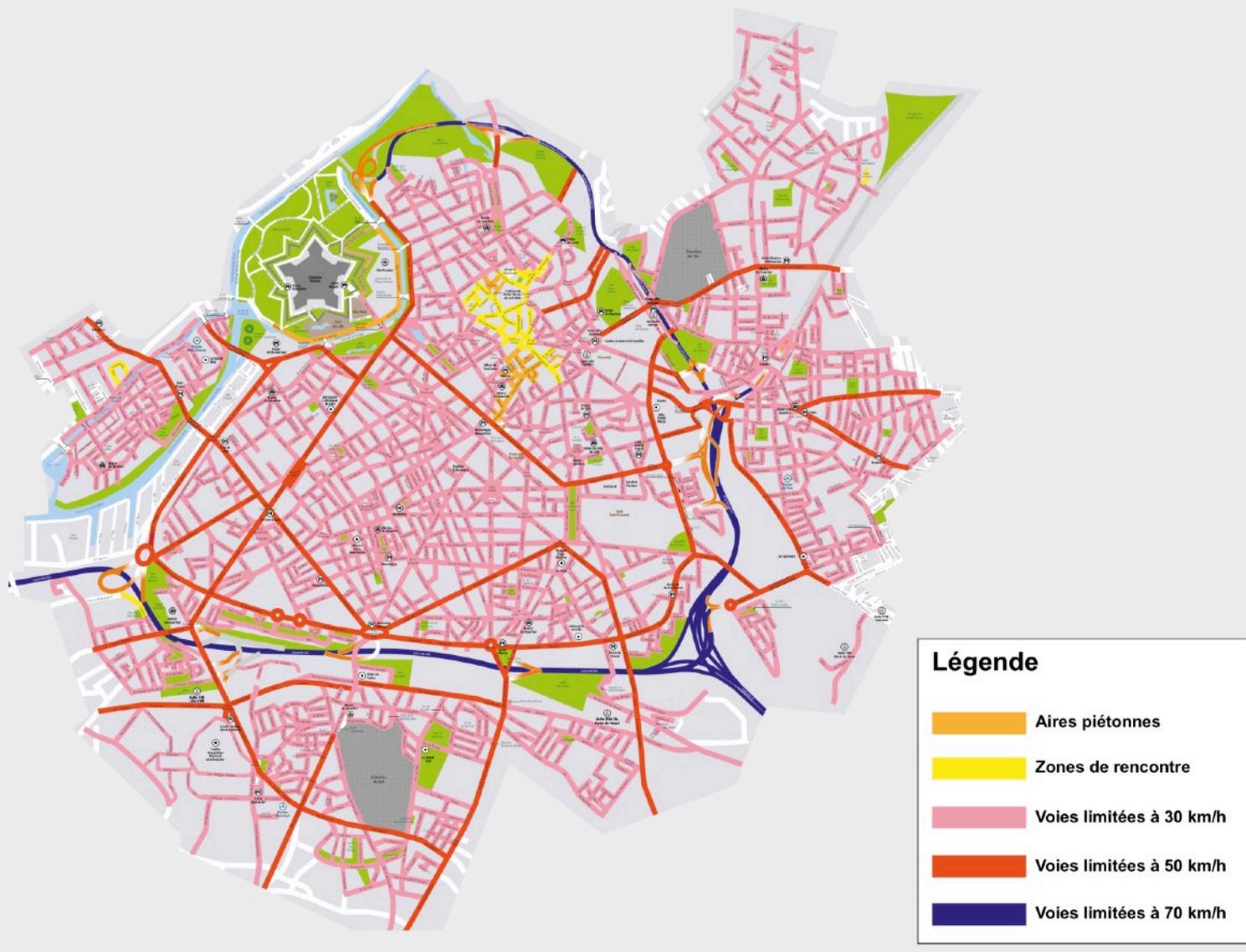
Je ne dois pas rouler à plus de 30km/h. En cas de non-respect, une verbalisation pourra être appliquée, à partir des **barèmes habituels d'excès de vitesse**.

Je suis prudent-e vis-à-vis des cyclistes et des piétons.

Je cède la priorité au piéton-ne lorsqu'il a commencé sa traversée.



Plan de Lille à 30 km/h



Lille : chiffres clé

- Population : 233 000 habitants
- Surface : 34,51 km²
- Densité : 6735 hab/km²
- Département du Nord
- Région des Hauts-de-France
- Lille est passée progressivement de 44% de rues à 30 en août 2019 à 88% en novembre 2019