



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DE LA ZONE 30 À LA VILLE À 30

QUELQUES RETOURS SUR LA FRANCE



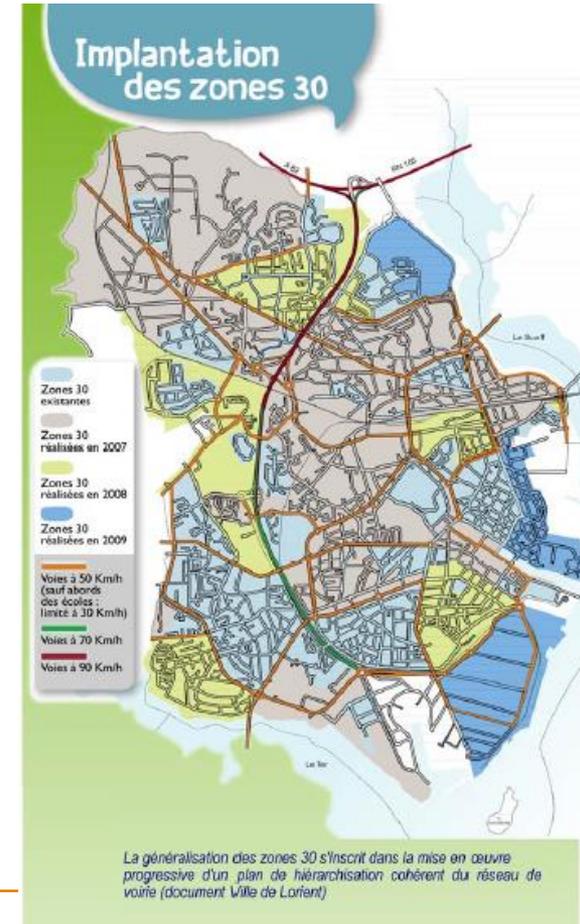
Présentation : Benoît HIRON

1990-2000 LA ZONE 30 : UN DÉMARRAGE LENT

- **1990 introduction de la zone 30**
 - **Réglementation : limitation de vitesse avec aménagement entrée sortie avec signalisation.**
 - **Recommandation pas plus de 250 m pour en pas « énerver les automobilistes », vite abandonnée pour objectif 70% voirie en zone 30**
 - **Pas de passage piéton (frein)**
- 1996 Loi LAURE (qualité de l'air et utilisation rationnelle de l'énergie) : obligation de faire des aménagements cyclables partout en milieu urbain (application pas en Zone 30)
- En 2000, bilan des zones 30 : 2000 zone 30 plus ou moins grandes
- Début des années 2000, premières villes à 30, (une commune de la métropole de Lille 3000 hab....)

2000-2016 MONTÉE EN PUISSANCE DE LA ZONE 30

- **2008 décret « code de la rue », nouvelle zone 30**
 - Zone particulière (donc pas généralisable),
 - Réaffirmation uniquement limitation de vitesse, mais obligation cohérence vitesse aménagement et généralisation double sens cyclable dans les rues à sens unique (frein).
 - Reco : Pas de passage piéton
- **2009 Lorient (60000 hab) 1ere ville à 30** : en fait très nombreuses zones 30, plutôt que ville à 30 (80% du km de voirie de la ville en 2009, 98% 2022).
- **De nombreuses petites communes** sont parties dans cette généralisation, les plus grandes commençant par l'hypercentre puis des poles secondaires
- **2010** : limitation à 30, zone 30 obligation double sens cyclable



2016 VERS LA VILLE A 30 :

- **2015 ouverture légale à la ville à 30 !** loi « Notre », le maire peut fixer la limitation de vitesse sur tout ou partie de la voirie urbaine, fin de la notion de zones particulière : ouverture légale à la ville à 30 !
- **GRENOBLE métropole apaisée 2016**
 - 43 communes sur 47 choisissent de généraliser le 30 km/h à l'exception de quelques axes
 - **Inversion de la règle** : une seule grande zone 30 pour la commune, dans laquelle quelques axes à 50 sont signalés,
 - Dans la ville 30, signalisation prescrite de la vitesse limite uniquement par marquage (ellipse 30 et 50), désencombrer l'espace public
 - Prise de décision, basculement puis aménagement au fil du temps.

Une évaluation est menée, la signalisation est comprise et entre dans la réglementation en 2019

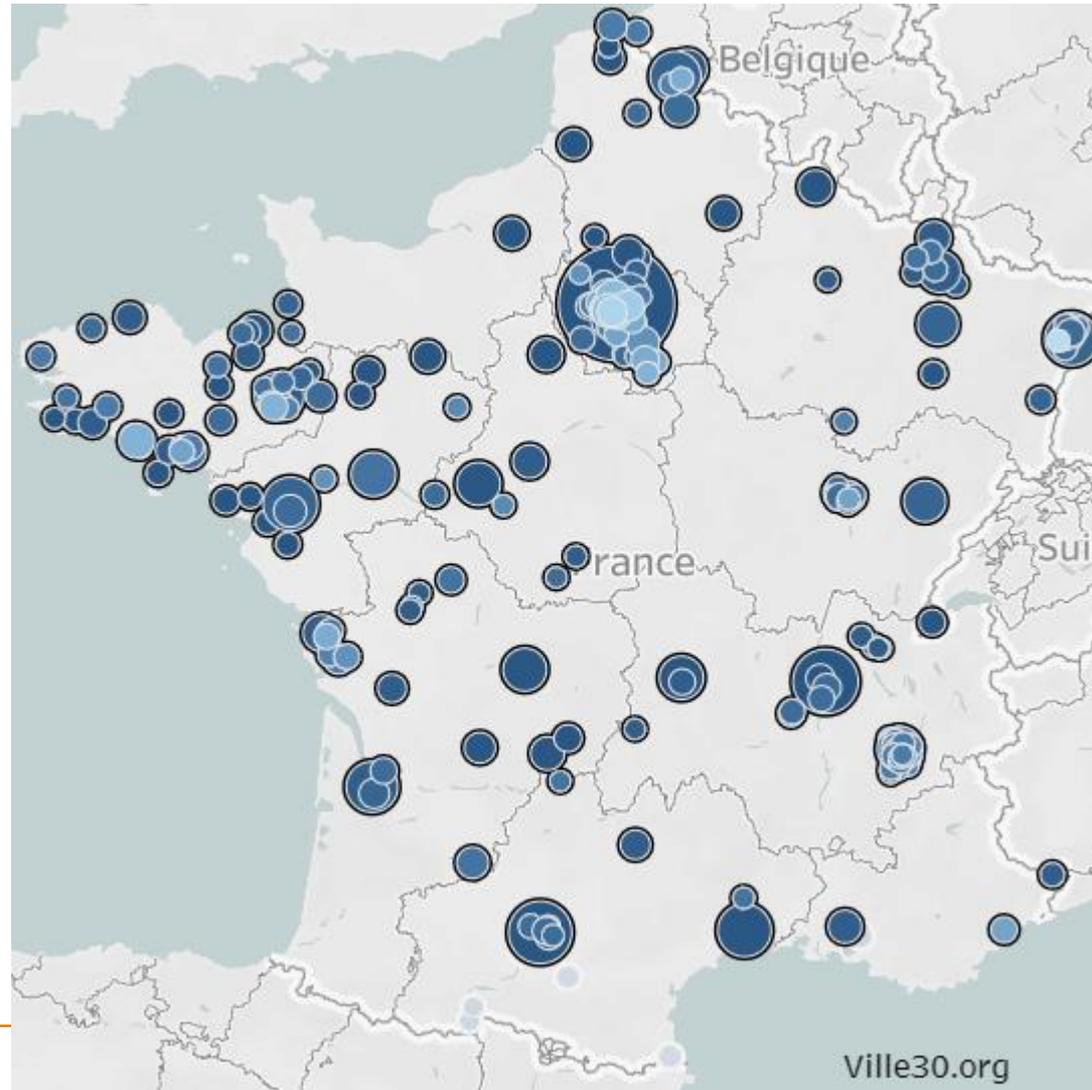
- **2019 Loi LOM** (orientation sur les mobilités), aménagement cyclable exigible en milieu urbain dès qu'on refait un « tapis »

ACCELERATION DEPUIS 2019

2022 plus de 28 villes prefectures :

Agen, Alençon, Angers, Besançon, Blois, Bordeaux, Chartres, Charleville Meyziere, Clermond Ferrand,, Laon, La Rochelle, Lille, Limoges, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Paris, St Brieuc, Strasbourg, Toulouse, Tours, Tulle, Rennes, Rodez

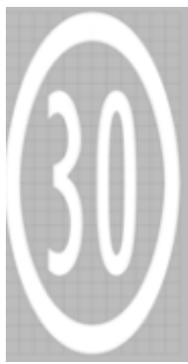
Mais aussi les villes de la périphérie des métropoles (Reze, Begle, Ecully, Bilschheim, Roubaix, Tournefeuille ...)



DES EVOLUTIONS EN COURS

- **Le développement du vélo et de la zone 30 a nécessité de fortement faire évoluer les recommandations en 2019**
- **Avant** : zone 30 =, rues peu circulées, recommandation pas d'aménagement séparatif vélo (hors pente et proximité gros générateur cycliste)
- **Après** : ville à 30 = 70 à 80% de la voirie en zone 30,
- Deux types de ville à 30 cohabitent sur le territoire:
 - un archipel de zone 30
 - Une zone 30 avec des axes à 50
- Deux modes de faire pour la généralisation:
 - Déclarer à 30 puis on aménage petit à petit
 - Etendre progressivement le 30

C'est la 1ere version qui semble privilégiée par de grandes villes: créer un choc de communication, et ajuster ensuite !

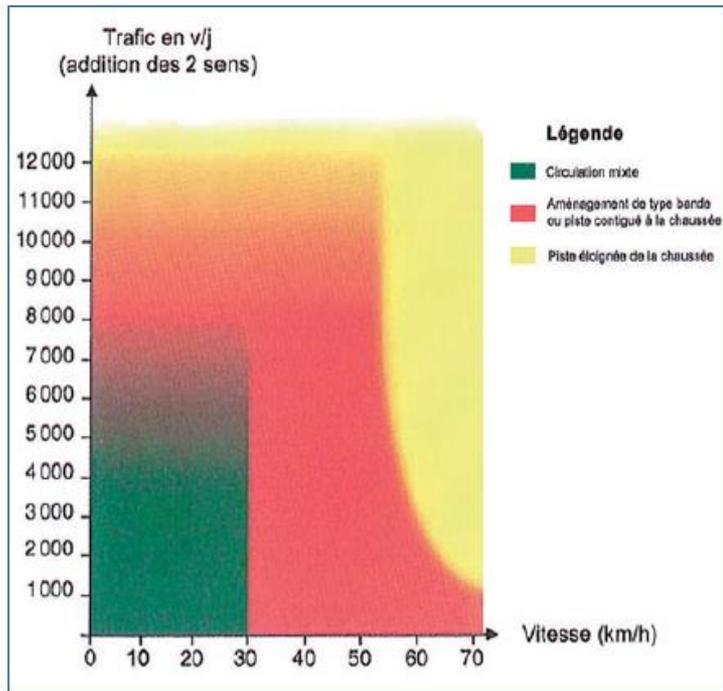


AXE À FORT TRAFIC EN ZONE 30 ET DÉVELOPPEMENT DU VELO



- Renforcement du **critère trafic** pour la **séparation vélo voiture sur la chaussée**
- Et prise en compte de la hiérarchisation des itinéraires cyclables (logique LOM)

• AVANT



APRES

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION

Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste ou bande cyclable		

LES PRISES DE CONSCIENCE EN COURS EN LIEN AVEC LA VILLE À 30, EN FRANCE

- La ville à 30 est clairement comprise comme un élément d'une politique plus large par les équipes municipales (pas encore par la presse généraliste...)
 - **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 terme d'usage (stationnement, voie de circulation).** Notamment, le retrait de la circulation tous véhicules d'une partie des voies (une seule voie tout véhicule sur grand axe, fermeture permanentes de rues devant les écoles, développement des réseaux à haut niveau de service vélo, « ZTL » etc..)
- **Rend compliqué en évaluation d'isoler ce qui relève directement du 30 km/h, car c'est inclus dans un cocktail mesures dans la plupart des villes à 30.**

LES PRISES DE CONSCIENCE EN COURS EN LIEN AVEC LA VILLE À 30 EN FRANCE

- Nécessité de baisser la pression en terme de trafic motorisé pour pouvoir réallouer l'espace public
 - La dépénalisation du stationnement payant des voiture et l'introduction du stationnement des 2 roues motorisés
 - Prise de conscience que la zone à faible emission n'apporte qu'une réponse transitoire le temps que les motorisations évoluent (exemple de Milan ZTL 1ere version)
- Les villes françaises sentent le besoin d'un nouvel outil légal type **Zone à trafic limitée** italienne (**ZTL**) pour favoriser certains usages et rendre à la vie locale les espaces neutralisés pour le trafic motorisé en heure de pointe.

LE CONTRÔLE, UN ABSENT DE LA VILLE A 30 EN FRANCE

Constat : il n'est pas possible d'avoir recours partout à des ralentisseurs (axes TC, services de secours etc...)

- Zone 30 = zone sans contrôle de vitesse
- Evolutions en cours en terme de doctrine :
 - Polices municipales
 - Radars automatiques vitesse
- Craintes quant à l'acceptabilité et à une possible remise en cause d'un système perçu comme fragile.

Merci pour votre attention

Benoit.hiron@cerema.fr