



Le dispositif Ville 30 sur la Métropole de Lyon, son évaluation et nouveau logiciel de sécurité routière

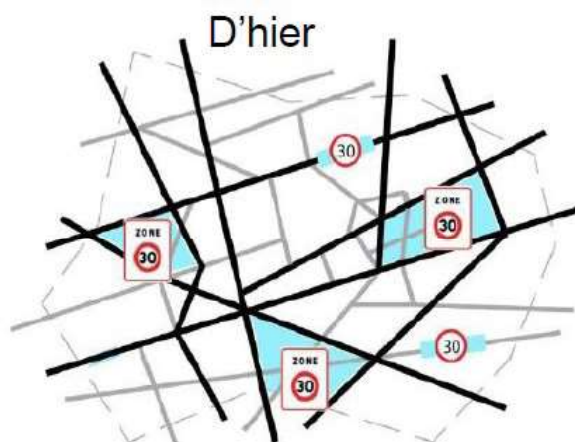
MÉTROPOLE

GRAND

LYON

Rappel du principe de la démarche Ville 30

Ville 30 : Établir la limitation à 30km/h comme **norme de fonctionnement** sur la majorité du périmètre urbain (c'est-à-dire 80% des rues environ) et ne conserver la limitation à 50km/h (voire exceptionnellement à 70Km/h) que sur certaines rues.



- Rue limitée à 50 km/h
- Zone 30 ou section limitée à 30 km/h



- Rue limitée à 50 km/h
- Ville à 30 ou en zone de rencontre

MÉTROPOLE

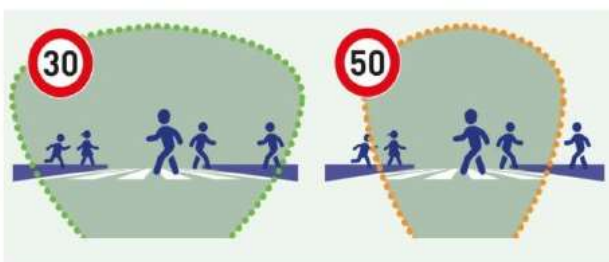
GRAND LYON

Rappel du principe de la démarche Ville 30

Les objectifs du projet



La distance de freinage de 13m à 30 km/h contre 27m à 50 km/h



Le champ de vision est plus large ce qui permet d'anticiper et d'éviter les accidents.



En cas de choc le risque d'être tué est beaucoup plus faible à 30 km/h qu'à 50 km/h (0% de chance de survie à 70km/h ; 20% à 50 et 90% à 30 km/h).



La mise en place d'une zone 30 permet de réduire le bruit, d'environ 2,5 dB(A) par rapport à une zone à 50 km/h, soit presque une division par 2 du niveau de bruit.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

MÉTROPOLE
GRAND LYON

Étape 1 : Mise en place réglementaire – Cartographie

1

- Mise à jour des bases de données (EB10, limitations de vitesse, DSC etc...)
- Utilisation des données COMPASS (évaluation V85)
- Création de plans de maitrise d'œuvre

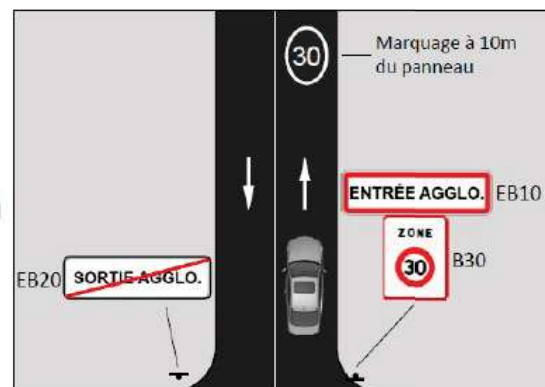


Zoom sur la mise en œuvre

Étape 1 : Mise en place réglementaire – Signalisation

Signalisation verticale :

- Pose des panneau d'entrée de zone 30 (B30) en entrée d'agglomération
- Dépose des panneaux d'entrée (B30) et sortie (B51) de zone 30 existantes et de panneaux de limitations à 30 km/h

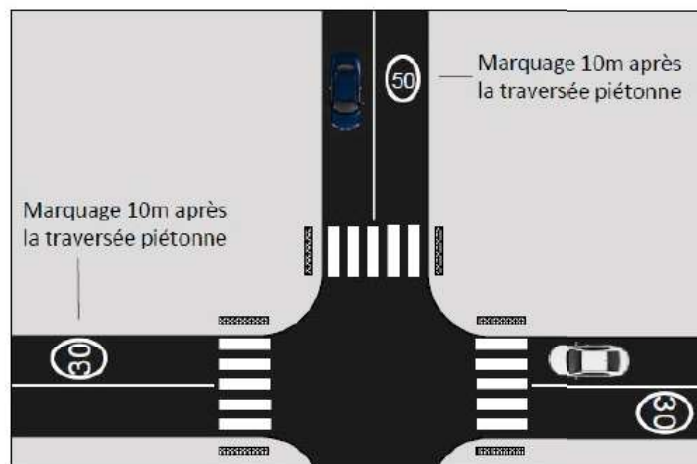


Étape

1

Signalisation horizontale : ellipses

- En entrée d'agglomération
- Lorsqu'il y a un changement de limitation de vitesse
- Rappel du marquage si possible à chaque intersection, tous les 300m ou toutes les 3 intersections



MÉTROPOLE

GRAND LYON

Zoom sur la mise en œuvre

Étape 1 : Communication

Étape

1

Plan de communication « projet » : sensibiliser les habitants aux avantages d'une zone 30 (sécurité, bien-être, meilleur partage de l'espace public etc.) et **lutter contre les idées reçues :**

- Article pré-écrit
- Foire aux questions
- Éléments de langage
- Site internet avec cartographie de la commune mise à jour : <https://www.onlymoov.com/ville30/>
- Affiches de communication
- Flyer Ville 30



MÉTROPOLE

GRAND

LYON

Zoom sur la mise en œuvre

Étape 2 : Mise en conformité

Double sens cyclable

Obligation de déployer les double-sens cyclables au moment du passage à 30 km/h + améliorer parallèlement les conditions de sécurisation (art 52 loi LOM)



Prise des arrêtés liés au déploiement du double-sens cyclable (règles de priorité aux débouchés, régulation tricolore...)

Prise des arrêtés liés au dégagement de visibilité au droit des traversées piétonne (article 52 loi LOM).



Étape

2

Régulation des carrefours à feux

- Reprise du **temps de dégagement à l'interphase**
- Modification de la **vitesse de propagation des ondes vertes**
- Étudier les possibilités de suppression de carrefours à feux

Refonte des plans de circulation

Pour accompagner le passage à 30 km/h en modérant les flux et en empêchant les trafics parasites

MÉTROPOLE

GRAND

LYON

Zoom sur la mise en œuvre

Étape 3 : Confortement là où nécessaire

« Faire la ville 30 par petits pas avec des aménagements qualitatifs prend 30 ans.... Mais il est possible d'aller beaucoup plus vite à condition de changer d'approche : instaurer la ville 30 rapidement avec des aménagements légers et de la communication afin de marquer les esprits... puis au coup par coup, ... passer les aménagements en dur et en beau »

Limiter la vitesse par des dispositifs au delà de la signalisation :

- Dispositifs de surélévation de la chaussée
- Dispositifs pour casser les vitesses (chicanes, écluses)
- Rétrécissements des largeurs de voies au profit d'aménagements cyclables, espaces plantés...

→ A croiser avec d'autres dispositifs comme aires piétonnes, zones de rencontre, rues aux écoles...

- Piétonniser les cœurs de villes et d'arrondissements



- Sécuriser les abords des écoles et des collèges



Étape

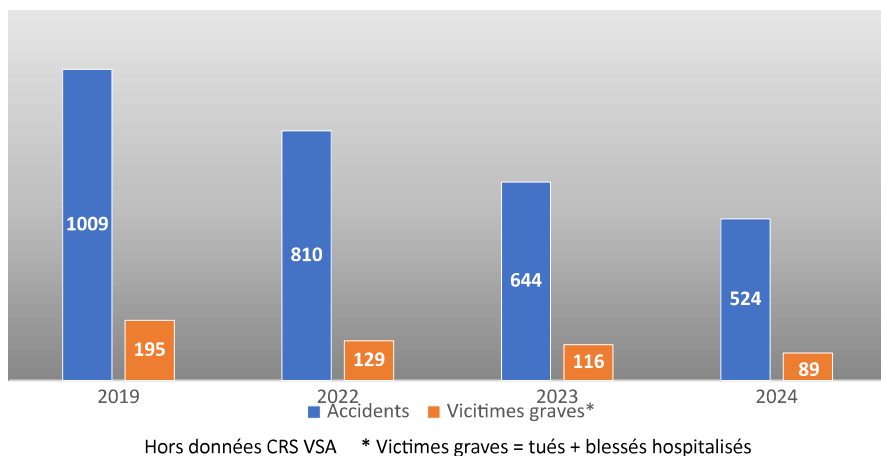
3

MÉTROPOLE

GRAND LYON

Accidentologie

Lyon : Evolution du nombre d'accidents et de victimes graves entre 2019 et 2024



-43 % d'accidents sur la période 2019-2024 sur l'ensemble de la Métropole

Facteurs explicatifs :

- Baisse des flux routiers,
- Politiques de rééquilibrage de l'espace public

Effet positif supplémentaire du dispositif Ville 30 :

Sur Lyon :

-48 % d'accidents entre 2019 et 2024

-54 % de blessés graves sur la même période

Sur les communes devenues Ville 30 :

- 21% d'accidents entre 2023 et 2024 contre **-13%** sur les communes hors ville 30

Plus globalement, entre 2019 et 2024, **-47% d'accidents** sur les communes devenues Villes 30 contre **-29%** sur les communes hors ville 30

Facteur explicatif : La diminution des vitesses, même modérée, a un effet direct sur le nombre et la gravité des accidents.

MÉTROPOLE

GRAND

LYON

Merci pour votre attention !

Pour plus d'infos :

Christian MINAUDIER, responsable
du service Études Multimodales
cminaudier@grandlyon.com

Arthur BAJULAZ, chargé de mission
modes actifs
abajulaz@grandlyon.com
04 26 83 93 28

Sébastien RABUEL, responsable du
service Analyse, planification et
évaluation des mobilités
srabuel@grandlyon.com

