

# Villes 30 villes à vivres



Déclinaison du concept à Nogent sur Marne(94), Bruz (35), Lorient (56) et Clichy la Garenne (92)



# Pourquoi 50 km/h en ville ?

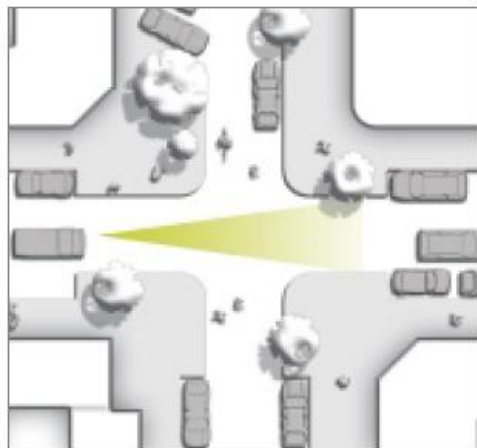
## 1) Les pointes à 50 km/h dans les quartiers et centres villes n'apportent rien ;

les feux et les encombrements font que la vitesse moyenne des automobiles traversant la ville est de 15 à 20 km/h, soit la vitesse d'un vélo !

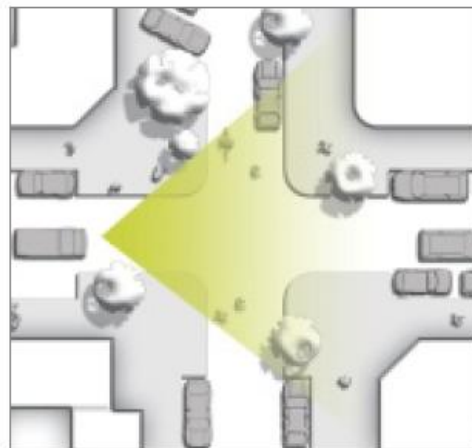
## 2) 50 km/h est une vitesse dangereuse et inappropriée à la ville :

- à 50 km/h le champ de vision est réduit à 90°
- à 30 km/h il faut 13m pour s'arrêter alors qu'à 50 km/h l'automobiliste aura parcouru 14m avant même d'avoir commencé à freiner !
- Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h le risque de décès est multiplié par 8,5 par rapport à un choc à 30 km/h !

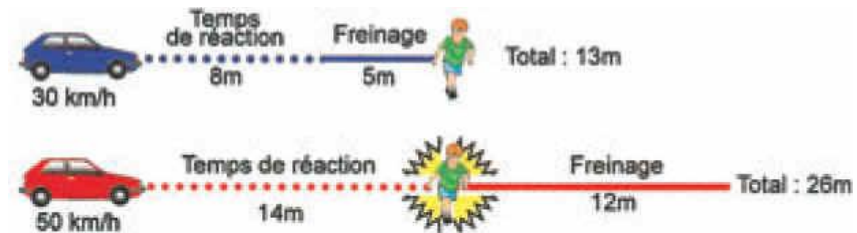
## 3) les pointes à 50 km/h engendrent un surcroît de bruit, de pollution locale et d'émissions de CO2



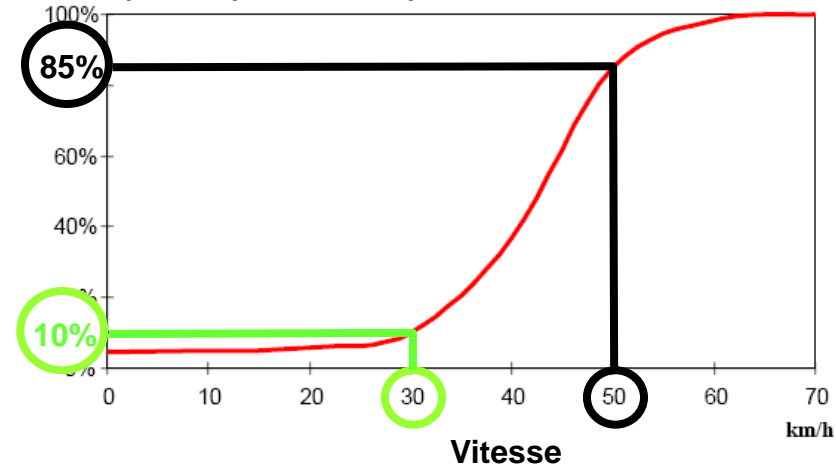
Le champ de vision à 50 km/h



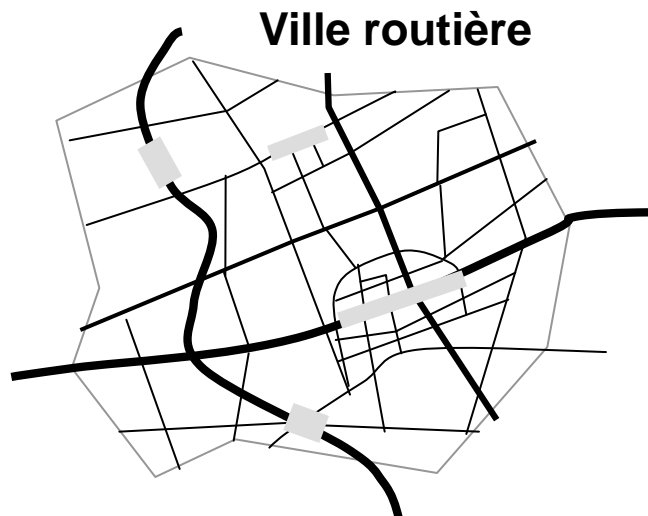
Le champ de vision à 30 km/h





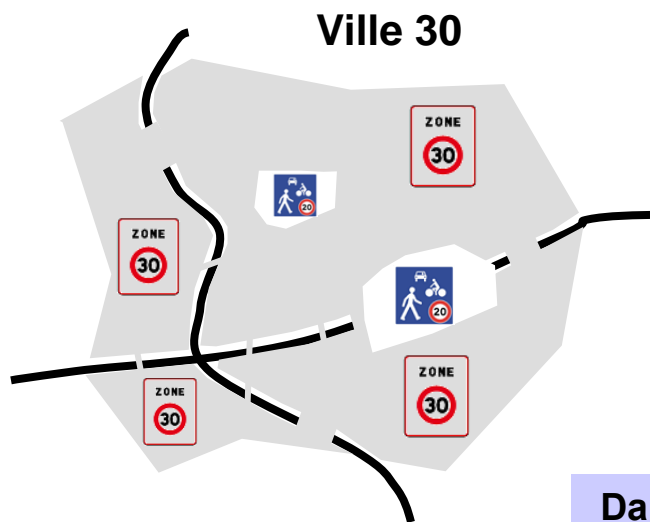
### Probabilité de blessures mortelles pour un piéton heurté par un véhicule





# De la ville routière à la ville 30






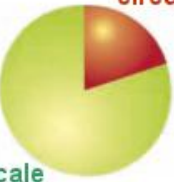




-  rues limitées à 50 km/h
-  « pont 30 » sur axe de transit

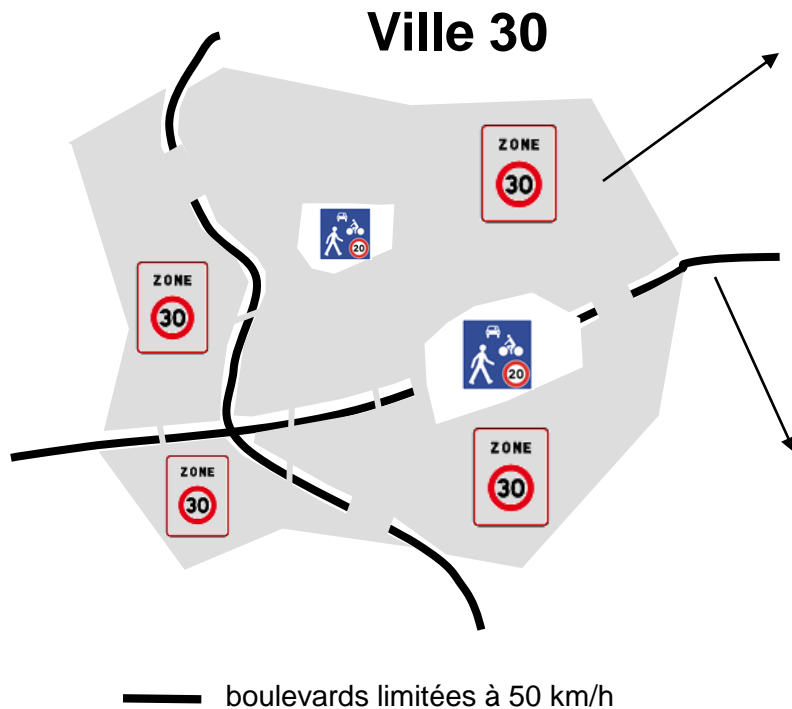


-  quartiers en zone 30
-  zone de rencontre

Dans la ville 30 c'est le 50 km/h qui devient l'exception

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 vie locale

# De la ville 30 à la ville cyclable



## Quartiers en zone 30 – zone de rencontre – aire piétonne

- double sens cyclable obligatoire (France)
- pas d'aménagement cyclable spécifique en général
- suppression des feux et stops

+

## Boulevards limités à 50 km/h

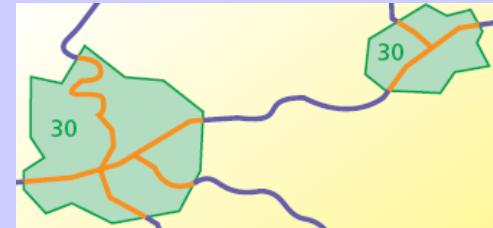
- aménagements cyclables nécessaires (bande, piste, couloir bus, sas vélo, tourne à droite vélo au feu...)

=

**Ville globalement cyclable**

# Un peu d'histoire

- 1992 - Graz (Autriche) première Ville 30 européenne
- 2002 - Le Bureau suisse de Prévention des accidents (bpa) introduit le modèle 30/50
- 2004 - Zollikon (Suisse) passe à 30 en 2 mois avec des aménagements légers : -25 % d'accidents
- 2005 - Fontenay aux Roses « 1ère Ville 30 de France »
- 2006 - Nogent sur Marne
- 2007 - Bruz (35)
- 2008 - les Hauts de Seine passent à 30 : Sceaux, Clamart, Sèvres, Clichy la Garenne
- 2009 - Lorient
- 2010 - Saint-Mammès, Fontainebleau, Villecresnes (94), Aytré (17), Renens (CH),
- 2012 - Montreuil (93)



# Deux logiques de signalisation

## Signalisation des zones 30

- nombre important de panneaux (entrées + sorties Z30)
- obligation d'aménagement cohérent et de double sens cyclable
- bonne lisibilité du dispositif



## Signalisation des tronçons à 50 km/h

- simplicité de la signalisation :
  - B14 - 30 km/h sous panneau entrée d'agglomération
  - B14 - 50 km/h + panonceau « sur xx m » sur tronçons à 50 km/h
- pas d'obligation d'aménagement cohérent ni de double sens cyclable ...
- problème de lisibilité du dispositif sauf s'il se généralise
- possibilité d'améliorer la lisibilité avec des panneaux de rappel du 30



# Deux logiques de passage à la ville 30

## Aménagement lourd quartier par quartier

- améliore la qualité urbaine
- assure le respect du 30 km/h
- mais investissements lourds et réalisation sur 30 ans ...
- dilution du message et risque d'inhomogénéité des aménagements

## Limitation globale à 30 km/h avec aménagements légers ... puis lourds

- la plupart des rues secondaires ne demandent pas de traitement lourd
- double sens cyclable / bac à fleur en entrée / stationnement alterné / coussin ...
- permet de réserver les moyens pour les axes lourds
- aménagements qualitatifs au rythme du renouvellement des voiries
- permet une communication « choc » lors du passage à 30
- risque pour la crédibilité du dispositif si aucun dispositif physique

# Les entrées de ville



# Les boulevards



Bd à 30 avec bande dans sens montant et plateau surélevé (Fontenay aux Roses RD 67)



Bd à 50 avec piste entre trottoir et stationnement (Fontenay aux Roses / Sceaux RD 75)



Bd à 30 + plateau (Fontenay aux Roses)



Bd à 50 + bandes cyclables et sas vélo au feu (Fontainebleau)

# Les entrées de quartiers

Marquer la transition entre boulevard à 50 km/h et zone 30 : le passage piéton surélevé

**Clamart**



**Sceaux**



**Clichy**



**Fontenay**



# Dans les quartiers

Priorité à droite, double sens cyclables, carrefours surélevés, mini giratoires ...



Section courante à double sens cyclable et mini giratoire (Clamart)



Carrefour surélevé (Nogent sur Marne)



Double sens cyclable (Fontainebleau)



Double sens cyclable + carrefour surélevé + coussin (Sceaux)

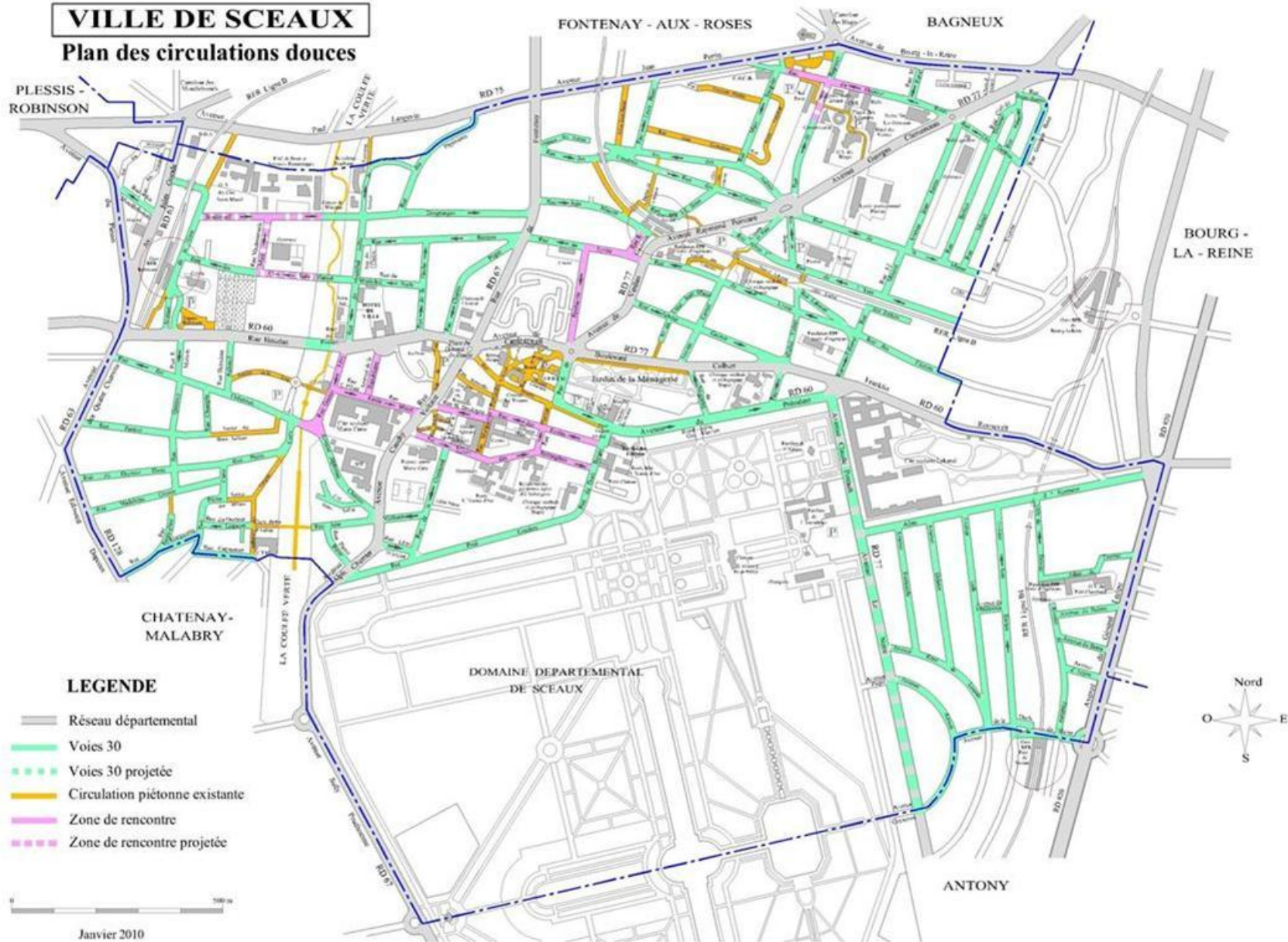
# Fontainebleau



# Sceaux

## VILLE DE SCEAUX

### Plan des circulations douces



# Clichy



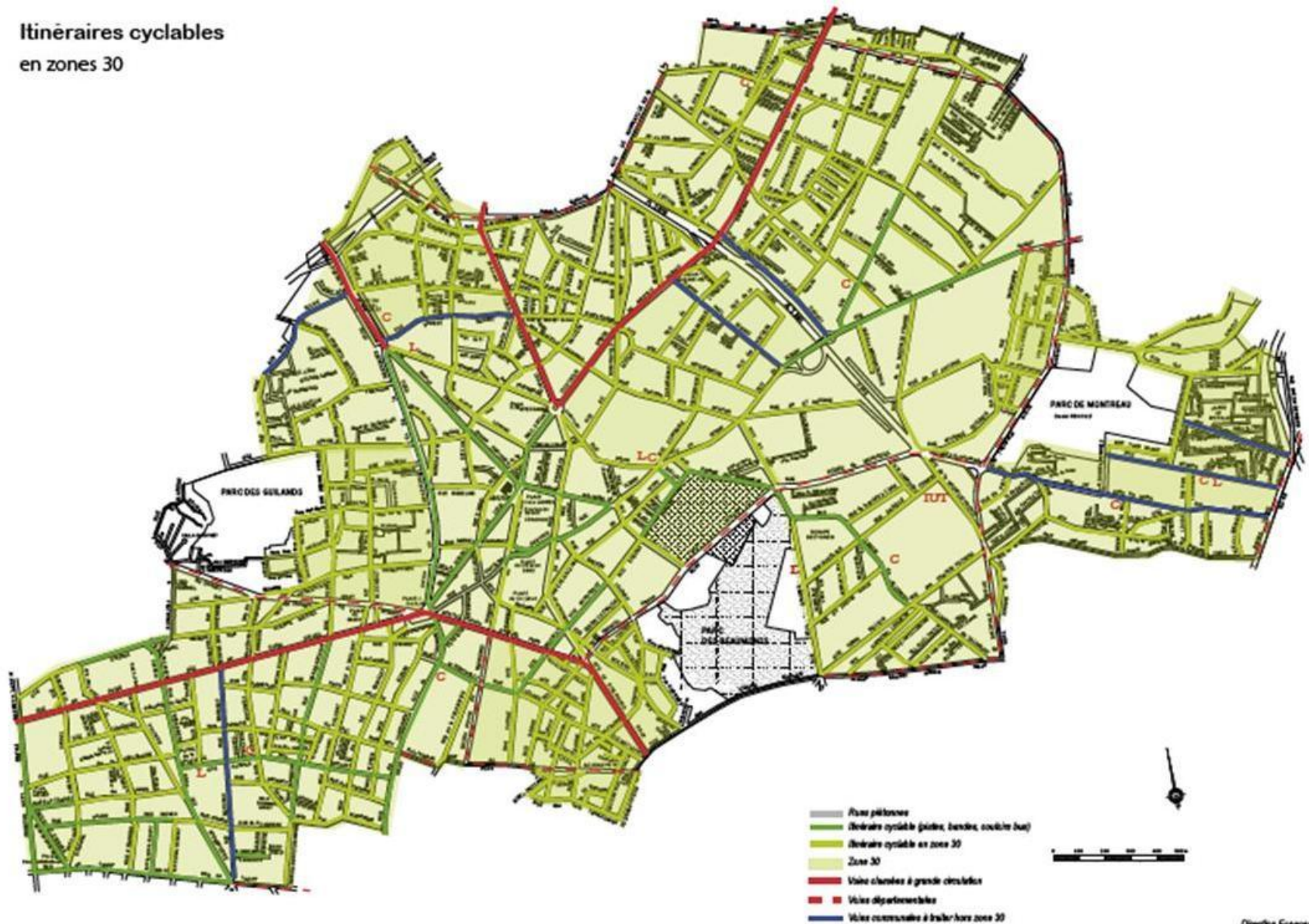
# Nogent-sur-Marne



# Montreuil bientôt à 30

Montreuil ville 30 en 2012

Itinéraires cyclables  
en zones 30



# Pour aller plus loin

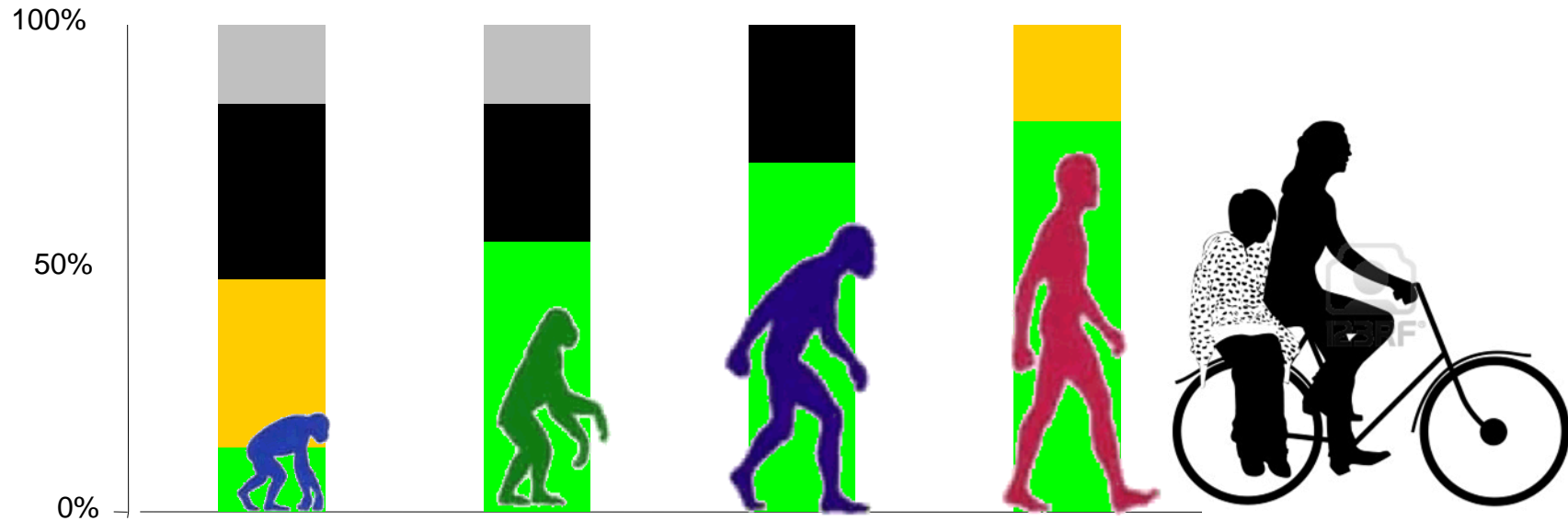
- Ressources villes 30 : [www.ville30.org](http://www.ville30.org)
- Evaluation de la « cyclabilité » : [www.cyclabilite.org](http://www.cyclabilite.org)
- Les fiches du Certu <http://www.certu.fr/> :
  - Les zones de circulation particulières en milieu urbain (11/2008)
  - Aire piétonne, zone30, zone de rencontre, quels domaines d'emploi ? (08/2009)
  - Généralisation des zones 30 : l'exemple de Lorient (11/2008)
- La page très complète sur les zones 30 de Vélobuc : <http://velobuc.free.fr/zone30.html>



[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

# De la ville routière à la ville cyclable 1

## Linéaire de rues accessibles aux cyclistes



Ville routière



quartiers en zone 30



Généralisation doubles sens cyclables



+ aménagement des boulevards



Ville cyclable



non accessible (sens interdit aux vélos)



Cyclabilité mauvaise à nulle



Cyclabilité moyenne = bonne accessibilité pour cyclistes aguerris



Bonne Cyclabilité = bonne accessibilité pour débutants et enfants

# Synthèse

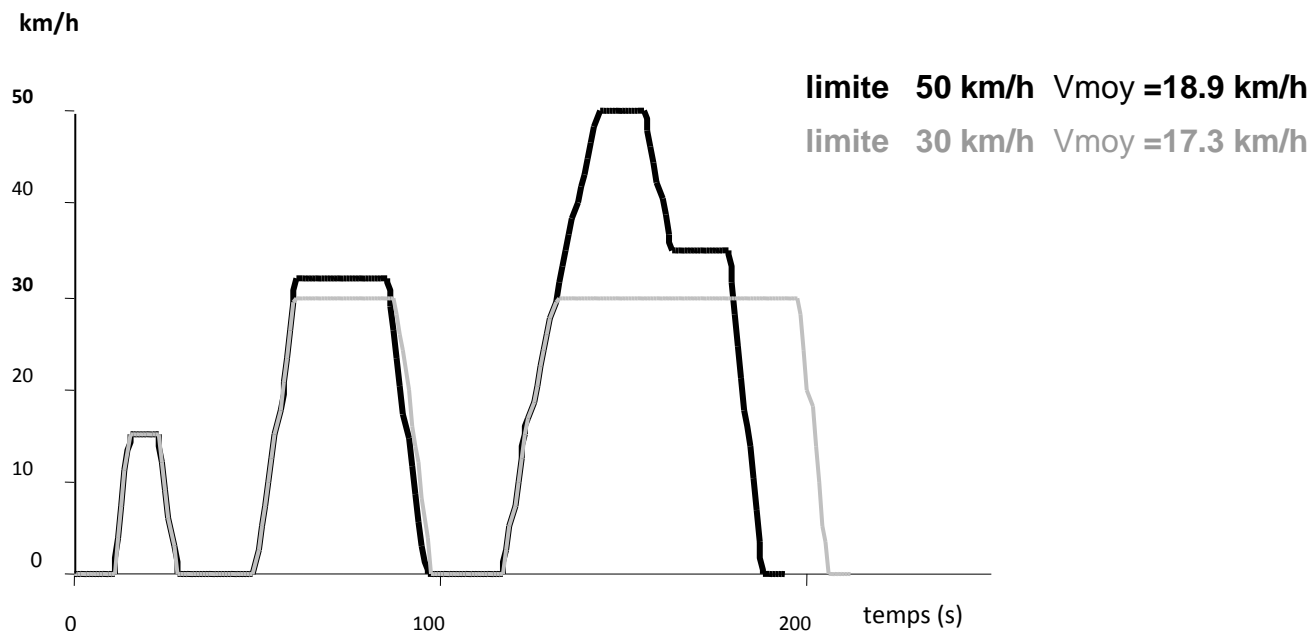
	Dépt.	Signalisation	Aménagement cyclable sur bd	Aménagement quartiers	Double sens cyclable
<b>Sceaux</b>	92	Z30	++	+++	Généralisé
<b>Clamart</b>	92	30 global + Z30 + lim 50	+	++	Généralisé
<b>Fontenay</b>	92	30 global + Z30	+	++	?
<b>Clichy</b>	92	Z30	+	-	En cours
<b>Sèvres</b>	92	?	0	-	non
<b>Nogent</b>	94	Z30 + lim 30	0	++	non
<b>Fontainebleau</b>	77	30 global + lim 50	+	-	En cours
<b>St Mammès</b>	77	30 global	ss objet	+	En cours
<b>Montcourt</b>	77	Z30 + lim 30	0	+	Généralisé

# Limite à 30 km/h et temps de parcours

En théorie une baisse de 40 % de la limitation de vitesse en ville entraîne :

- une baisse de 10% de la vitesse moyenne
- une hausse de 10% du temps de parcours

Profils de vitesses théoriques sur 1km



En pratique sur un parcours de 15 km - dont 1 km en zone 30 - l'allongement du temps de parcours est de moins de 1 %