

PROJET RÉFÉRENT

A Bordeaux, on roule à 30 et ça se passe bien



OBJET DE L'OPÉRATION

Bordeaux Métropole souhaite développer les zones 30, c'est-à-dire les périmètres où la vitesse est limitée à 30 km/h, pour apaiser la circulation et offrir un meilleur partage de la voirie aux usagers.

Constatant que les zones existantes ne sont pas toutes efficaces, Bordeaux Métropole a demandé au Cerema de comparer le fonctionnement de deux quartiers, Arlac et Palais Gallien, aménagés différemment pour en évaluer les atouts et les faiblesses.

L'objectif est de faire émerger les bonnes et les mauvaises pratiques d'aménagements, et leur degré d'acceptabilité par les usagers. Bordeaux Métropole s'appuiera sur le diagnostic du Cerema pour améliorer et étendre ces zones de circulation apaisée et faire de Bègles la première « ville 30 ».

LES BESOINS DU CLIENT / PARTENAIRE

Les zones 30 sont nombreuses sur la Métropole Bordelaise mais leur efficacité est variable selon les configurations proposées.

Avec son projet de **généralisation des zones limitées à 30 km/h**, Bordeaux Métropole a souhaité comprendre les raisons de ces différences afin de retenir les aménagements les plus efficaces.

Plusieurs questions se posaient :

→ la présence d'aménagements régulateurs de vitesse est-elle vitale ?

Dans certaines situations, le type de déplacements, la densité du bâti, l'étroitesse des rues ou encore la forte proportion de piétons, ne suffisent-ils pas pour permettre un bon fonctionnement de la zone de circulation apaisée ?

→ certains régimes de priorité fonctionnent-ils mieux que d'autres ?

→ est-il possible d'établir un lien entre le passage en zone 30 et la diminution du nombre d'accidents ?

→ la présence de doubles sens cyclables joue-t-elle sur le nombre d'accidents dans les rues en sens unique ?

→ quels éléments rendent lisibles et cohérents les zones 30 ?

→ quelle est l'acceptabilité des usagers vis-à-vis des zones 30 ?

CONTACT



relation-clients-
nouvelleaquitaine@cerema.fr

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

- Vélo, marche, accessibilité
- Enjeu des mobilités

LA RÉPONSE DU CEREMA

Le Cerema a réalisé une évaluation du fonctionnement des zones 30 de deux quartiers très différents : Arlac à Mérignac et Palais Gallien à Bordeaux. L'enjeu était de comprendre leurs disparités et définir les solutions les mieux adaptées pour mener à bien une politique d'extension de la zone 30.

Globalement très appréciés des usagers, les aménagements de ces zones ont fait diminuer le nombre d'accidents corporels, ce qui permet d'envisager d'étendre ces périmètres de circulation apaisée.

La comparaison a porté sur :

- le quartier d'Arlac à Mérignac ; ce quartier de la fin du XX^{ème} est résidentiel et n'incite pas naturellement à rouler à 30 km/h car les rues sont larges, les piétons et les cyclistes sont peu présents, et les aménagements régulateurs de vitesse sont peu nombreux ;
- le Palais Gallien, en plein centre-ville de Bordeaux ; c'est un quartier ancien à la densité du bâti importante avec une ambiance incitant naturellement à rouler à 30 km/h car les rues sont étroites et le nombre de piétons et de cycliste est important.

Le Cerema a sélectionné une vingtaine d'indicateurs pour dégager les règles de réussite de ces deux quartiers. Une enquête auprès des usagers sur le terrain a été réalisée pour apprécier leur lisibilité et leur cohérence. L'aménagement de la zone 30 de Mérignac Arlac, moins qualitative, fonctionne plutôt bien malgré un respect du 30 km/h plus faible qu'à Bordeaux.

Cette évaluation des zones 30 se poursuivra en 2019 sur Bègles pour devenir la première commune de la Métropole bordelaise à être « **Ville 30** ».

Cette première dans l'agglomération permettra au Cerema d'évaluer l'impact de ce passage en zone 30 en étudiant l'environnement avant et après aménagement.

LE CLIENT / PARTENAIRE PARTENAIRES

Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole

LE CALENDRIER

année 2018

PILOTE DU PROJET

Cerema Sud-Ouest
Département Transports, Infrastructures,
Sécurité et Partage de la Voirie - Groupe
Sécurité et Partage de la Voirie
Pierre Ouallet – Chargé de mission en mobilités
actives

LE MONTANT

15000 K€