

LE VÉLO DANS LA VILLE À 30

LES ENJEUX ET PRINCIPES DE LA VILLE 30

Webinaire du 21 janvier 2021

Sébastien TREJBAL, chef de projet aménagement et transport durables

APAISEMENT DES VITESSES : DE MULTIPLES INTÉRÊTS

- Changement de paradigme :
 - permettre la circulation aisée des véhicules → répondre aux nouvelles attentes sociétales

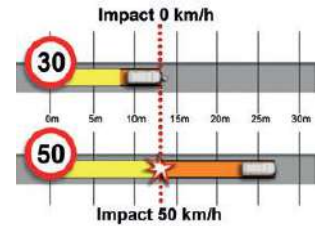


Enjeux : lutte contre le changement climatique, transition écologique, environnement et santé, revitalisation des centres ...

APAISEMENT DES VITESSES : DE MULTIPLES INTÉRÊTS

1

Moins de vitesse pour plus de sécurité



2

Moins de vitesse pour une cohabitation renforcée



3

Moins de vitesse pour plus de bien-être en ville



4

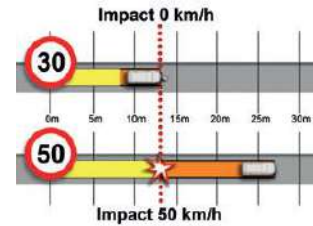
Moins de vitesse pour une vie locale renforcée



APAISEMENT DES VITESSES : DE MULTIPLES INTÉRÊTS

1

Moins de vitesse pour plus de sécurité



À chaque vitesse, sa logique

À **50 km/h** et plus, la circulation des véhicules motorisés est privilégiée : une cohabitation douce et sans danger entre les voitures et les modes actifs est difficile. La séparation est alors inévitable, avec des aménagements cyclables dédiés de type bande ou piste et des traversées piétonnes marquées

À **30 km/h**, vélos et véhicules motorisés peuvent partager la chaussée, le piéton a des facilités pour traverser la rue

À **20 km/h** et moins, la cohabitation entre **tous** les usagers est possible dans un même espace.



APAISEMENT DES VITESSES : DE MULTIPLES INTÉRÊTS



80 % des Français cherchent à emménager à proximité d'un espace vert

51 % des habitants déclarent s'attarder dans l'espace public en zone de rencontre contre 24% dans une rue limitée à 50km/h

29 % des piétons sont tués alors qu'ils traversent la chaussée sur un passage piéton

En cas de choc avec un véhicule à 50 km/h, le risque de décès du piéton est multiplié par 6 (par rapport à 30 km/h).

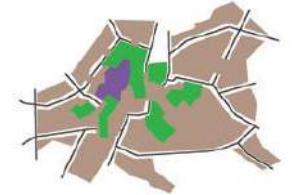
Une baisse du niveau de bruit de 3 dB donne l'impression que le nombre de véhicules en circulation a été divisé par deux

PENSER L'APAISEMENT DES VITESSES

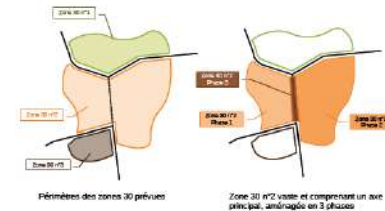
1 Penser le processus à la bonne échelle



2 Bien positionner les Zones de circulation apaisée (ZCA)



3 Procéder à des études avant d'aménager



4 Se donner toutes les chances de réussir



AMÉNAGER UNE ZONE 30

1

En zone 30, la réglementation stipule que l'aménagement (réalisé ou existant) doit être cohérent avec la limitation de la vitesse.

2

La création de zones 30 ne nécessite pas forcément des aménagements lourds : la configuration classique de la voirie – une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des trottoirs pour les piétons – est adaptée aux zones 30.

3

Les lieux concernés sont donc potentiellement nombreux et le niveau d'aménagement variable en fonction des configurations.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

1 Identifier l'entrée et la sortie



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

2 Equilibrer les espaces pour favoriser la cohabitation



Des trottoirs larges et confortables

Une chaussée calibrée au minimum

Travailler sur les ambiances

Optimiser le stationnement

L'organisation du mobilier urbain

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

3 Gestion des traversées piétonnes et des cyclistes



- Les aménagements contribuent à gérer les traversées piétonnes
- Il est recommandé de limiter le marquage des PP
- Des traversées suggérées peuvent être proposées



- Le DSC est la normalité → sa non mise en place doit être motivée
- Les « aménagements » doivent être adaptés aux conditions globales de circulation

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

4

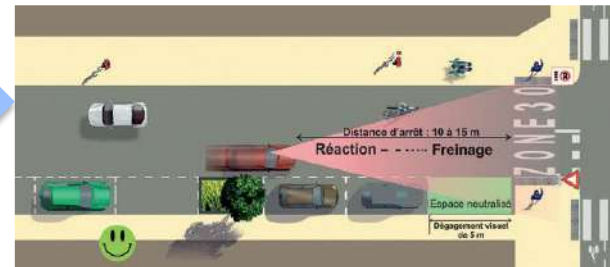
Le stationnement en zone 30



- Limiter, voire supprimer le stationnement en zone 30
- La suppression peut être envisagée lorsque le vie locale est prépondérante et les flux piétons importants → sécurisation des déplacements piétonniers



- Utiliser le stationnement comme éléments modérateur de vitesse
- Les places devront être matérialisées



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

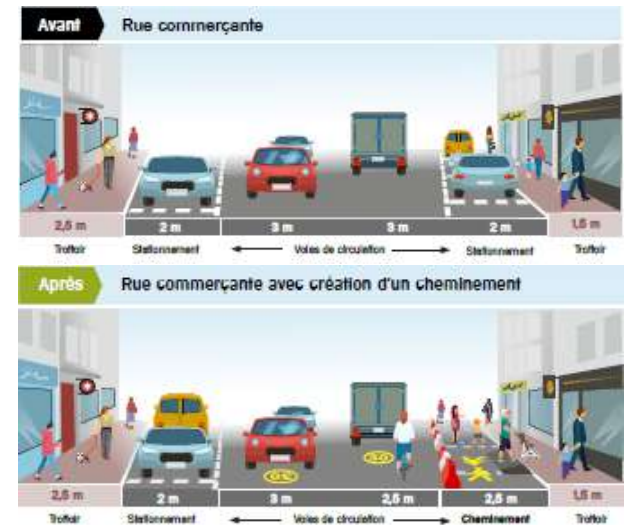
5 Zoom sur des aménagements ponctuels

- ✓ tester l'aménagement avant sa mise en œuvre définitive ;
- ✓ veiller à ce que ces aménagements ne constituent pas de masque à la visibilité.



Le plateau facilite la traversée piétonne, modère la vitesse, supporte un trafic élevé et peut marquer l'entrée d'une zone 30

L'écluse permet de travailler sur l'espace public, facilite les liaisons transversales, les chicane supporte un trafic élevé, gère le stationnement



Envisager le micro-aménagement, aménagement temporaire/transitoire ou aménagement-test

A RETENIR EN 10 POINTS

- 1 Une rue en zone 30 reste un aménagement principalement urbain
- 2 C'est un lieu de vie, pas un simple lieu de passage pour les véhicules
- 3 Le profil le plus courant ? Deux trottoirs confortables et une chaussée dimensionnée au minimum
- 4 Le trottoir est l'espace qui devra être calibré en premier
- 5 Les mêmes règles qu'à 50 km/h s'appliquent : le piéton est tenu d'utiliser le trottoir lorsqu'il existe et est praticable
- 6 La signalisation (panneaux) des entrées et sorties est obligatoire
- 7 Le double sens cyclable y est généralisé
- 8 Le périmètre d'une zone 30 peut aller de quelques rues à la ville entière
- 9 L'aménagement facilite les traversées piétonnes et le marquage des passages piétons est limité
- 10 La priorité à droite, la réduction de la largeur de chaussée, le plateau, l'écluse (réduction temporaire de chaussée) et la chicane sont les principales mesures possibles pour faire ralentir les véhicules.

LE VÉLO DANS LA VILLE À 30



Merci de votre attention