



La démarche ville 30

Club d'accidentologie en milieu urbain – 05/06 décembre 2023

Objectifs

Mise en oeuvre

Retours d'expériences sur Ville de Lyon

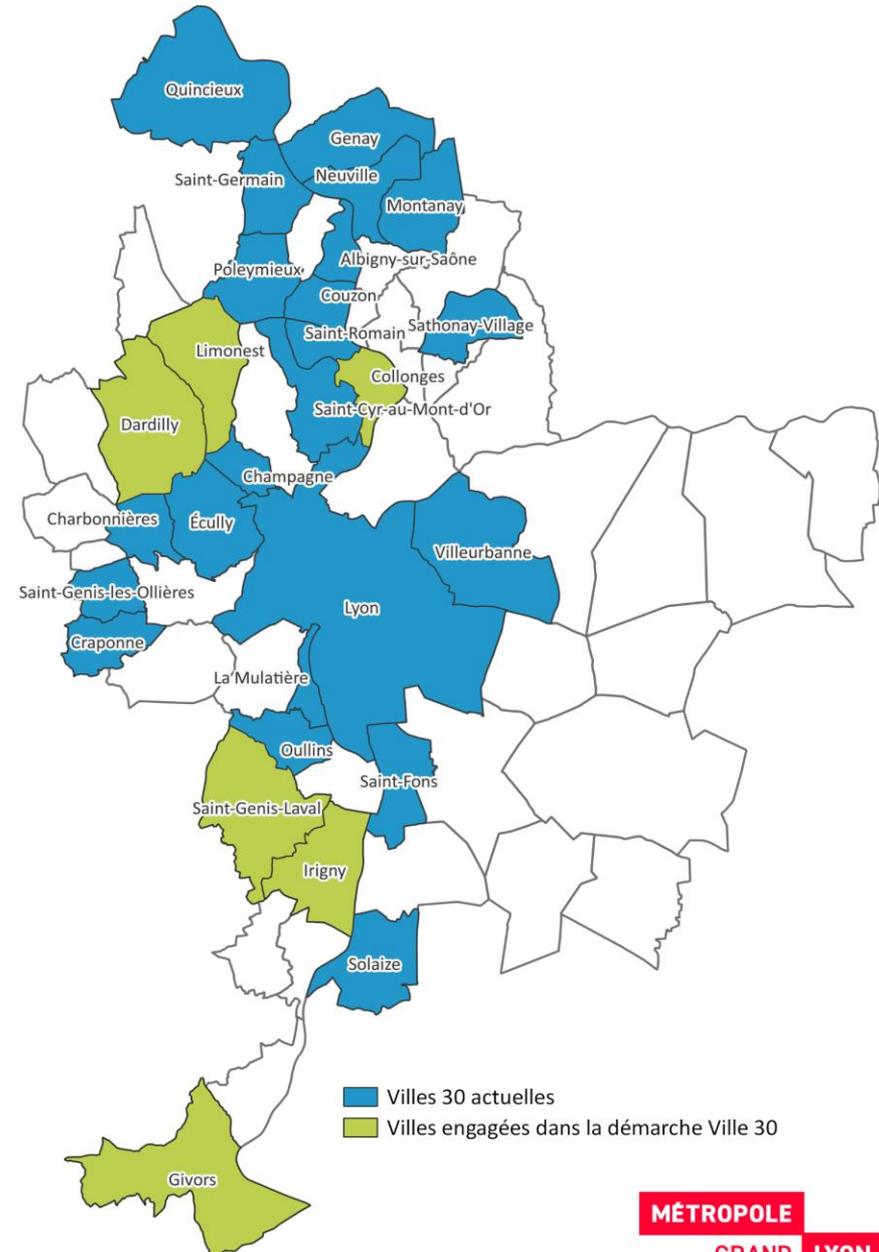
Préambule

La Métropole s'engage fortement aux cotés des communes pour le développement des modes actifs, la mise en œuvre d'un meilleur partage de l'espace public et l'amélioration de la sécurité des usagers...

Au croisement de ces orientations, le passage en **Ville à 30** est une action déterminante.

Cette présentation contient des éléments d'information relatifs aux principes de mise en œuvre d'une ville 30 ainsi que des exemples de retours d'expérience.

Les "Villes 30" de la Métropole de Lyon



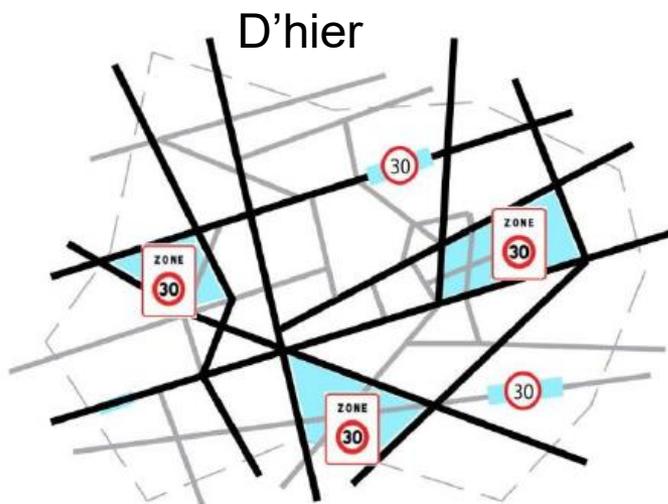


La démarche ville 30

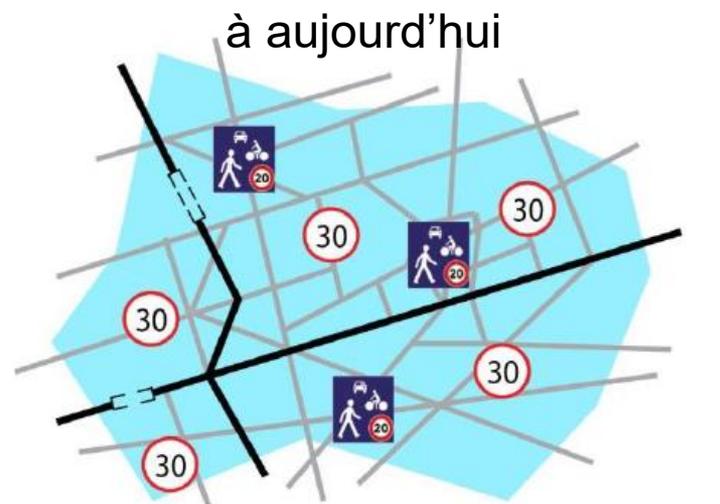
Objectifs

La limitation à 30 km/h comme norme

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

Les objectifs du projet

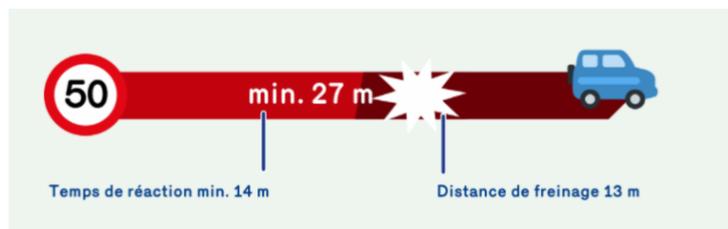
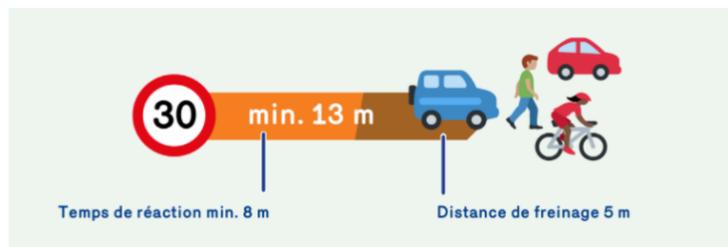
Passer les villes à 30 pour apaiser les circulations

Passer à 30 km/h : supprimer les pointes de vitesses à 50 km/h sans réduire significativement la vitesse moyenne du trajet.

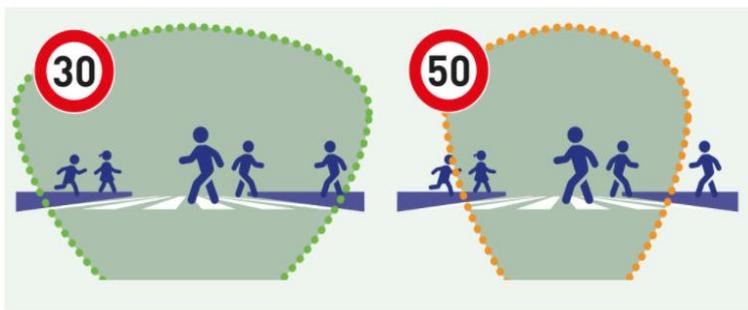


Les objectifs du projet

Passer les villes à 30 pour améliorer la sécurité routière



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

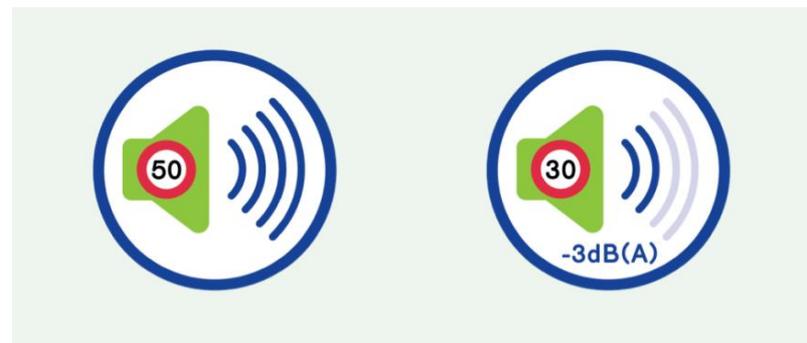


Le champ de vision est plus large ce qui permet d'anticiper et d'éviter les accidents.

Sources : rue de l'avenir, ville 30, sécurité routière



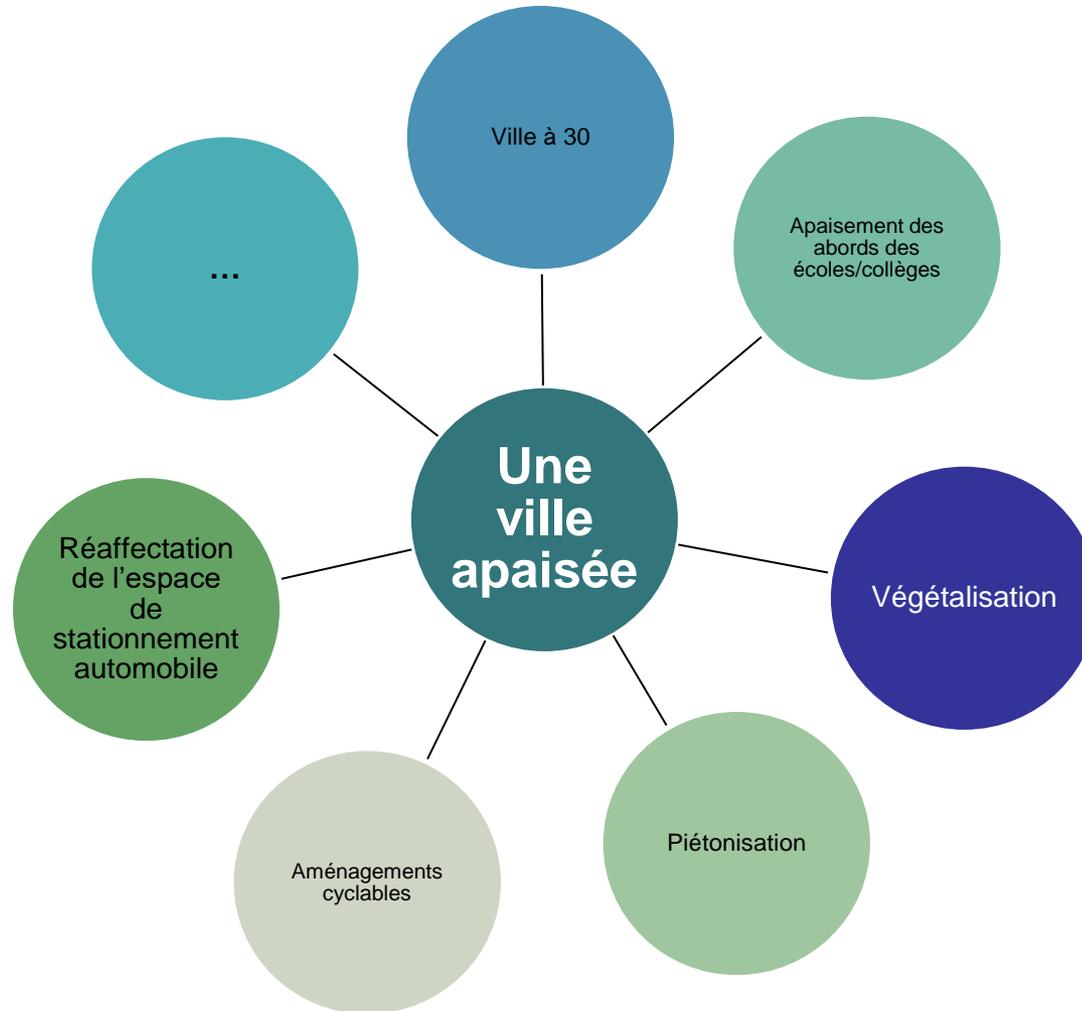
En cas de choc le risque d'être tué est beaucoup plus faible à 30 km/h qu'à 50 km/h (0% de chance de survie à 70km/h ; 20% à 50 et 90% à 30 km/h).



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.

Les objectifs du projet

Passer les villes à 30 pour apaiser la Métropole





La démarche ville 30

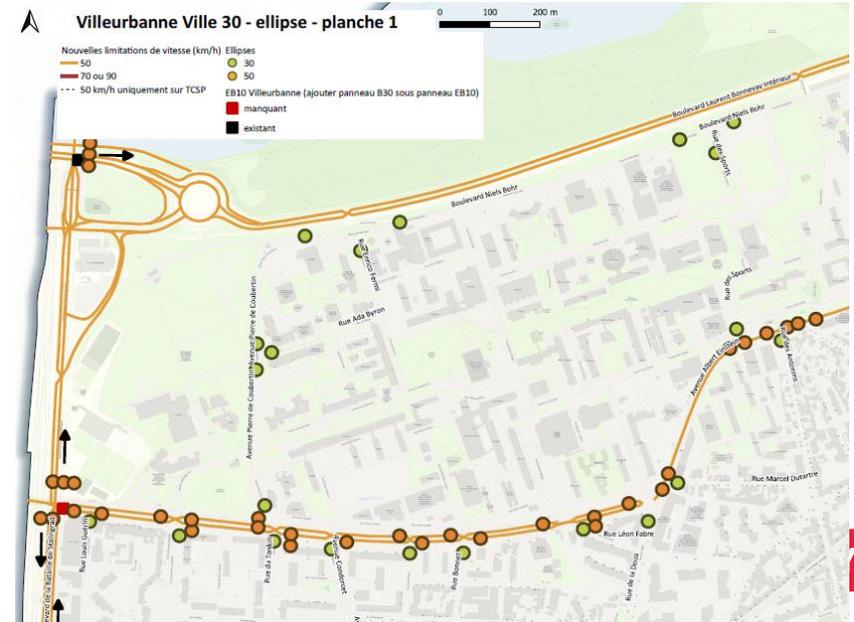
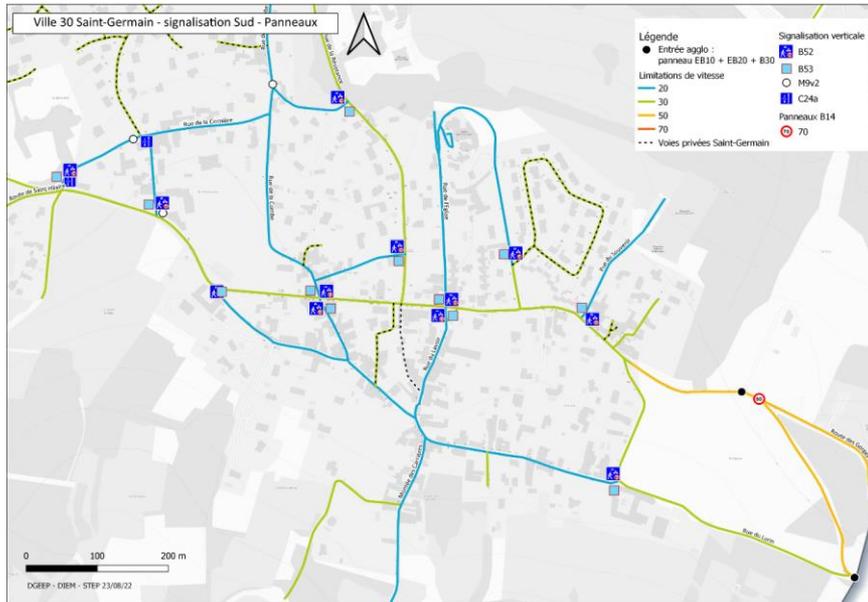
Principes et mise en œuvre

Zoom sur la mise en œuvre

Étape 1 : Mise en place réglementaire – Cartographie

Étape
1

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



Zoom sur la mise en œuvre

Étape 1 : Communication

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

ONLYMOOV
Tous vos trajets en temps réel

GRANDLYON
la métropole

Trafic Chantiers **Infos déplacements** Découvrir Onlymoov

Se connecter

VILLE À 30 KM/H

Accueil > Infos déplacements > Voiture >

LYON PASSE À 30KM/H
POUR ACCÉLÉRER LE BIEN-ÊTRE DE TOUS

30

La Ville à 30 km/h : un apaisement de l'espace public

Après une politique active de déploiement de zones 30, la Métropole généralise la mise en place de la Ville à 30.

À partir du 30 mars 2022, la vitesse maximale autorisée sera limitée à 30 km/h dans la quasi-totalité de la ville de Lyon. Une trentaine d'autres communes de la Métropole de Lyon sont passées ou passeront à 30 km/h.

Cette nouvelle réglementation permettra ainsi la circulation de tous les usagers dans des rues apaisées.

Chercher un lieu ou une adresse

Limitations de vitesse

- Aire piétonne (5 km/h)
- 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h et 90 km/h
- 110 km/h et 130 km/h

Zone à faibles émissions
En savoir plus

Pic de pollution
Découvrez le dispositif

Cartographie animée
Consultez les conditions de circulation

Plans et guides
Consultez les plans voiture, TCL, vélo et piéton



Zoom sur la mise en œuvre

Étape 1 : Mise en place réglementaire – Signalisation



Étape

1

Zoom sur la mise en œuvre

Étape 2 : Mise en conformité

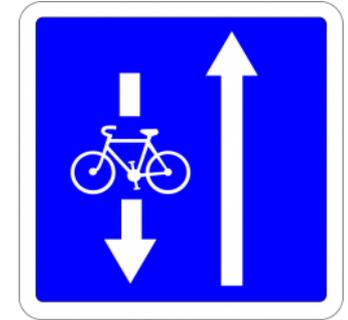
Double sens cyclable

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

Zoom sur la mise en œuvre

Étape 3 : Confortement là où nécessaire (à l'horizon 2026)

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



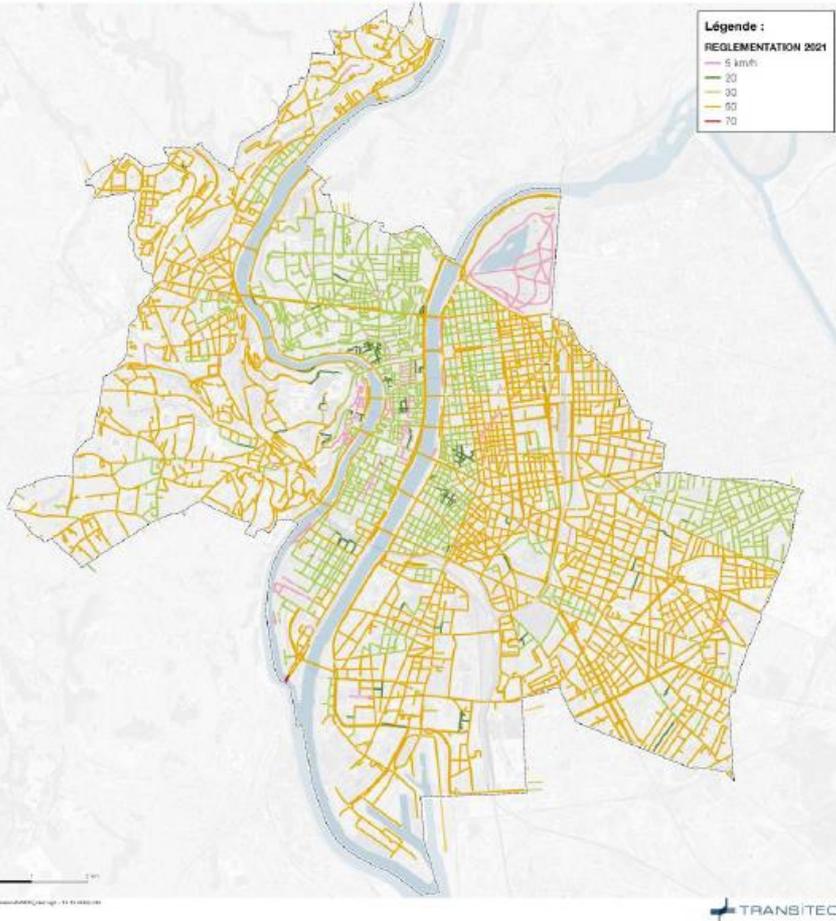
Étape

3

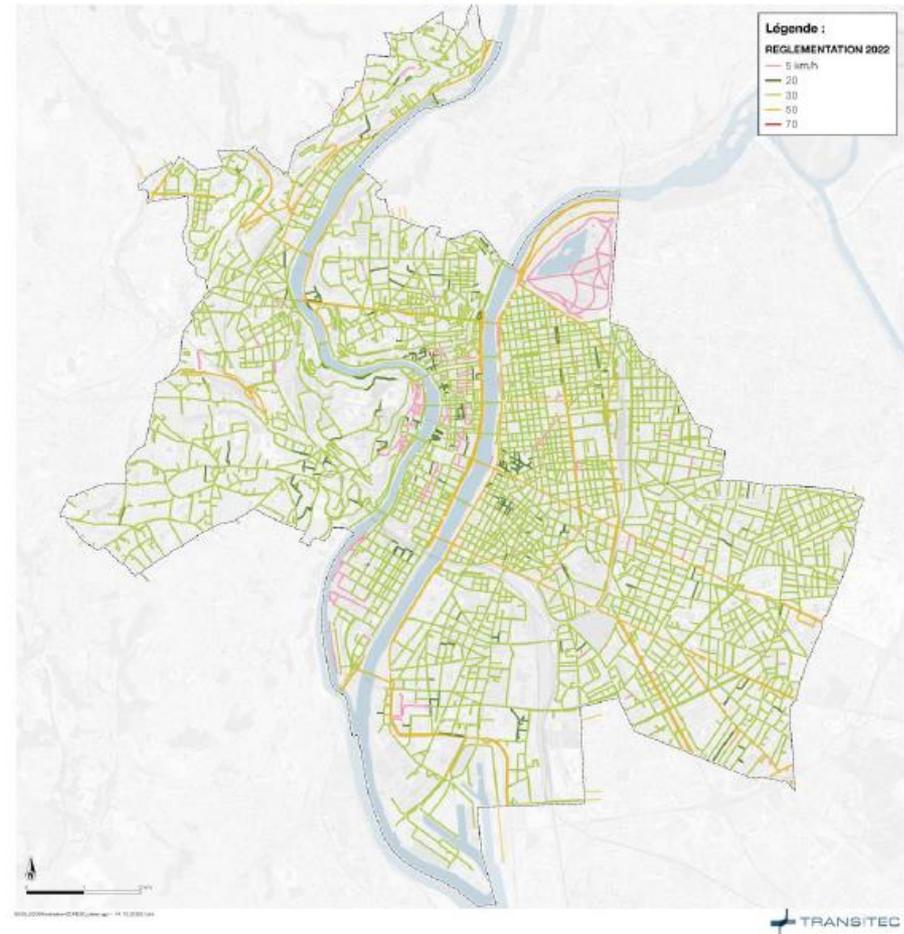
Zoom sur la mise en œuvre

Résultat de ce travail sur la Ville de Lyon

Avant la mise à 30 km/h



Après la mise à 30 km/h





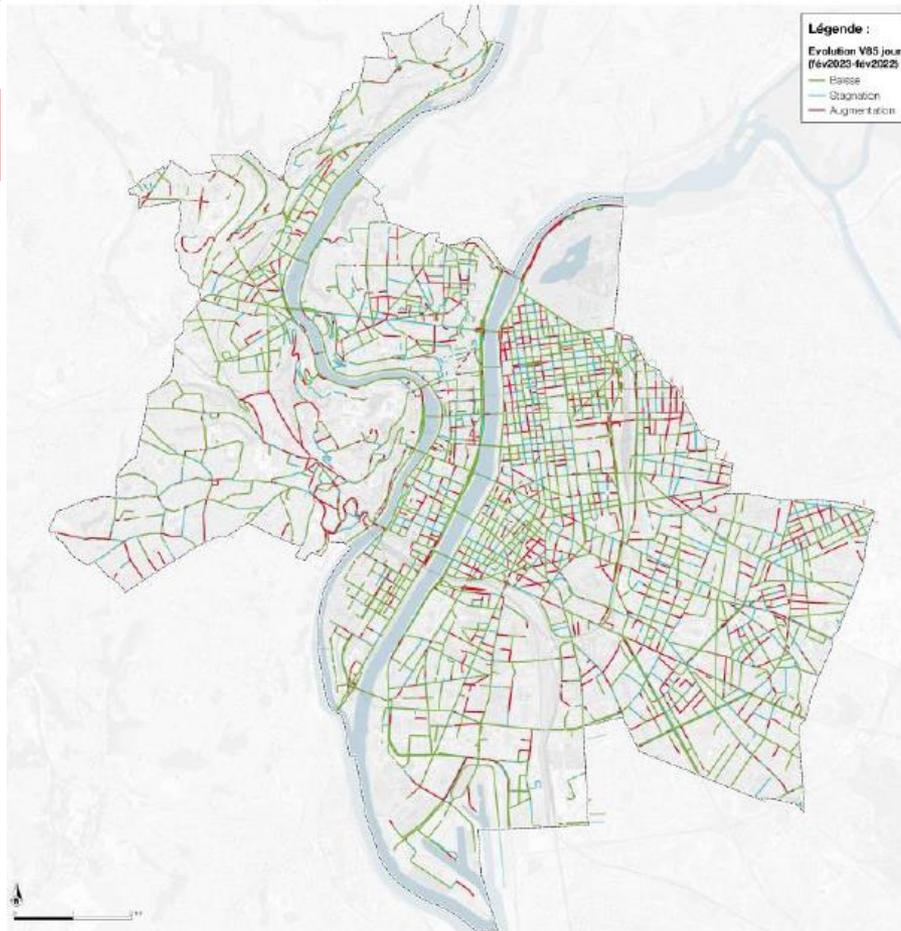
La démarche ville 30

Retours d'expérience

Ville 30 à Lyon – bilan à 1 an

Déjà des effets concrets à Lyon – sur la vitesse

Ensemble des tronçons



Evolution de la moyenne des V85 :

	Jour
Vitesse en 2022	36,17 km/h
Vitesse en 2023	35,05 km/h
Evolution 2022 – 2023	-1,12 km/h

Part des variations pour l'ensemble des tronçons :

<i>Diminution</i>	
6477 tronçons	59,5%
<i>Stabilité</i>	
2179 tronçons	20,0%
<i>Augmentation</i>	
2230 tronçons	20,5%

- Entre 2022 et 2023, la V85 a diminué de 1,12 km/h.
- La V85 moyenne en 2023 est de 35,05 km/h.
- Quasi 60% des tronçons ont connu une diminution de la V85.

Ville 30 à Lyon – bilan à 1 an

Déjà des effets concrets à Lyon – sur la vitesse

Evolution de la V85 entre 2022 et 2023 en km/h sur les différents tronçons sélectionnés :

	V85	Vmoy
Tous les tronçons	-1,12	-1,06
Tronçons des rues passées de 50 km/h à 30 km/h	-1,11	
Tronçons des rues restées à 50 km/h	-1,59	
Tronçons des rues restées à 30 km/h	-0,74	
Tronçons des rues passées de 50 km/h à 30 km/h avec ellipses au sol	-1,27	
Tronçons des rues passées de 50 km/h à 30 km/h avec rada pédagogiques	-1,60	

- Quelque soit le type de tronçons, la V85 diminue pour la période Jour. Cette diminution est comprise entre 0,75 et 1,6km/h.
- L'analyse de l'évolution de la V85 met en évidence que la baisse de la vitesse sur les tronçons avec ellipses et avec radars pédagogiques est plus importante que sur les autres types de rues. A noter cependant que le nombre de tronçons pris en compte est plus faible pour ces catégories de tronçons.

Ville 30 à Lyon – bilan à 1 an

Déjà des effets concrets à Lyon – sur l'accidentologie

B. Analyse des accidents :

En théorie, une baisse de 1km/h diminuerait de 4% les probabilités d'accidents mortels et de 3% les probabilités d'accidents faisant des blessés graves (source : OMS).

En pratique, à Lyon les accidents ont **baissé de 19 %** entre 2019 et 2022. Le nombre de tués à **chuter de 54%**. Les nombre de blessés hospitalisés à quant à lui **baissé de 32%**.

Sur le reste de l'agglomération la baisse des accidents est de 17%, le nombre de tué a baissé de 48% et le nombre de blessés hospitalisés a baissé lui de 21%

→ **La baisse de l'accidentologie a donc été plus importante sur la Ville de Lyon que dans le reste de l'agglomération**

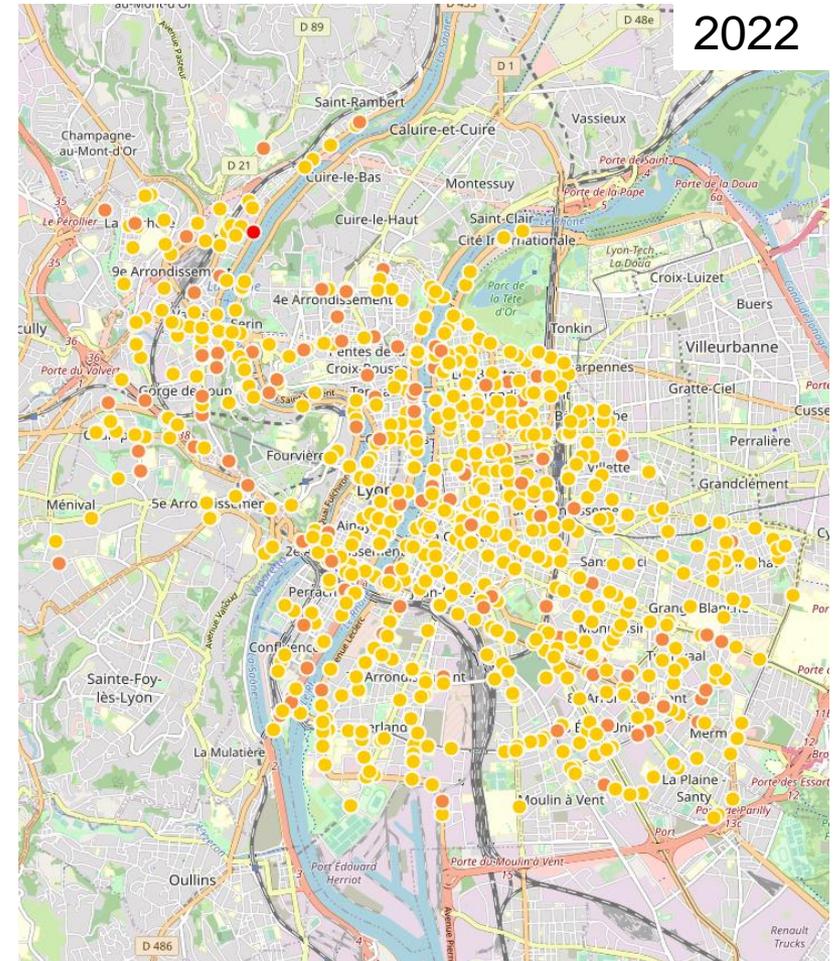
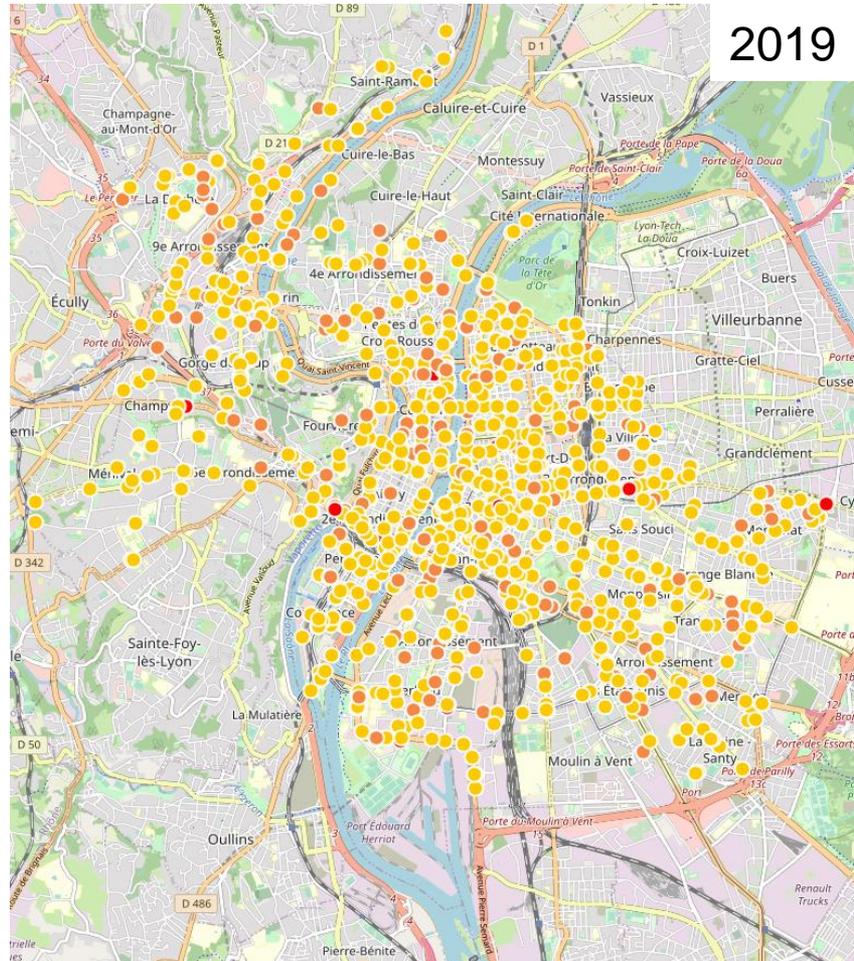
Évolution des accidents Ville de Lyon : 2019-2022

Années	Accidents	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2019	1021	13	1172	190
2022	824	6	967	130
<i>Evolution</i>	<i>-19%</i>	<i>-54%</i>	<i>-17%</i>	<i>-32%</i>

Données officielles TRAXY

Ville 30 à Lyon – bilan à 1 an

Déjà des effets concrets à Lyon – sur l'accidentologie



Données officielles TRAXY

Ville 30 à Lyon – bilan à 1 an

Déjà des effets concrets à Lyon – sur l'accidentologie

Plus dans le détail, le passage de la Ville de Lyon a 30km/h a notamment permis de **diminuer significativement l'accidentologie impliquants des VL et VUL. entre 2019 et 2022 :**

- - 15% d'accidents
- - 71% de tués
- - 20% de blessés graves

En diminuant la vitesse, c'est aussi **l'accidentologie piétonne qui a largement baissée. entre 2019 et 2022 :**

- - 29% d'accidents
- 0 tué en 2022
- - 52% de blessés graves

Données officielles TRAXY



La démarche ville 30

Merci pour votre attention