

Montpellier à 30 km/h

Un rêve passéiste ou une voie d'avenir
pour une ville à taille humaine?



Sommaire

- 1 Réflexions sur la mobilité dans la ville de demain
- 2 La ville à 30km/h - C'est quoi?
- 3 France et Europe –Que font-ils ailleurs?
- 4 Marche à pied et vélo à Montpellier – Où en est-on?
- 5 Montpellier à 30 km/h: comment faire?

Réflexions sur la mobilité dans la ville de demain

«Injonction» santé, sécurité et contrainte des ressources conditionneront l'organisation des déplacements:








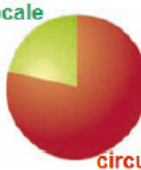
- L'injonction **santé**: l'incitation au développement des **modes « actifs »**
- La **sécurité** sous tous ses aspects: une **valeur montante** avec le **vieillissement** et la demande de **proximité**
- Et une **contrainte des ressources** multiforme:
 - **énergétiques**
 - **climatiques**
 - **environnementales** (bruit, pollution de l'air)
 - et ... **financières!**

Réflexions sur la mobilité dans la ville de demain

- ◆ L'**auto-organisation** des individus et la **multiplicité** des réponses
 - la « **dépossession** » des modes de transport
 - l'irruption de « l'**informel** » dans les villes du Nord
 - la multiplicité des réponses techniques
- ◆ Dans les espaces **périurbains**
 - le **partage des modes** individuels dans un espace réaménagé autour de **centres de vie**
 - le rôle grandissant des **modes actifs**: marche, vélos, VAE
 - la **cause perdue des transports en commun** hors « axes lourds »

La ville à 30 km/h – C'est quoi?

- Le **renversement** des valeurs:
 - les zones 30 sont des **dérogations** au 50 km/h
 - Dans **la ville 30**, le **50 km/h reste possible** mais par dérogation
- L'**équilibre** entre les fonctions de vie urbaine et de circulation
 - circulation et stationnement monopolisent 80% de l'espace de voirie
 - les autres fonctions de la rue (accès riverains, rencontres, piétons, vélos) doivent se partager les restes

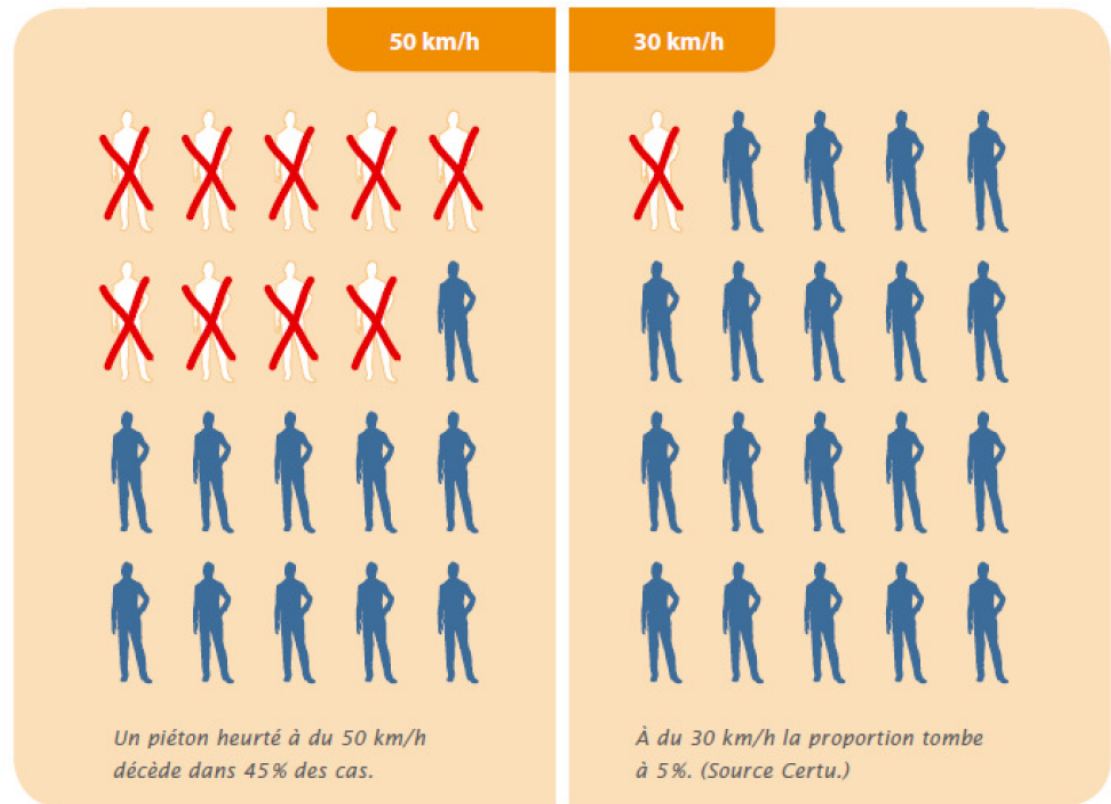
Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 circulation

ville30.org d'après CERTU

La ville à 30 km/h – Pourquoi?

- Une ville plus paisible et plus propice à la vie urbaine

- **Sécurité**: moins d'accidents
- **Bruit divisé par 2**
- **Pas d'impact** sur la pollution
- des **usages** de la rue qui **cohabitent**



La ville à 30 km/h – Comment?

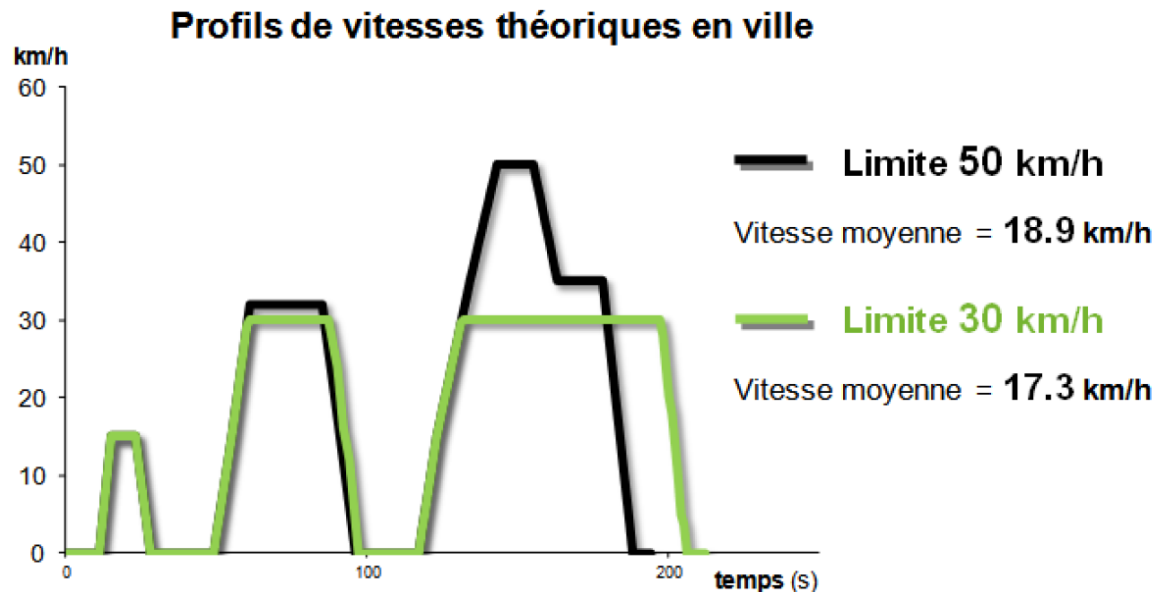
◆ Des temps de parcours en voiture peu impactés

Les déplacements les plus nombreux se font aux **2/3 de leur parcours** sur des axes qui resteront à **50km/h**.

Le tiers restant se fait sur des voies peu propices aux pointes de vitesse.

Pertes de temps moyen:

1 à 2 mn sur un parcours de 15/20mn



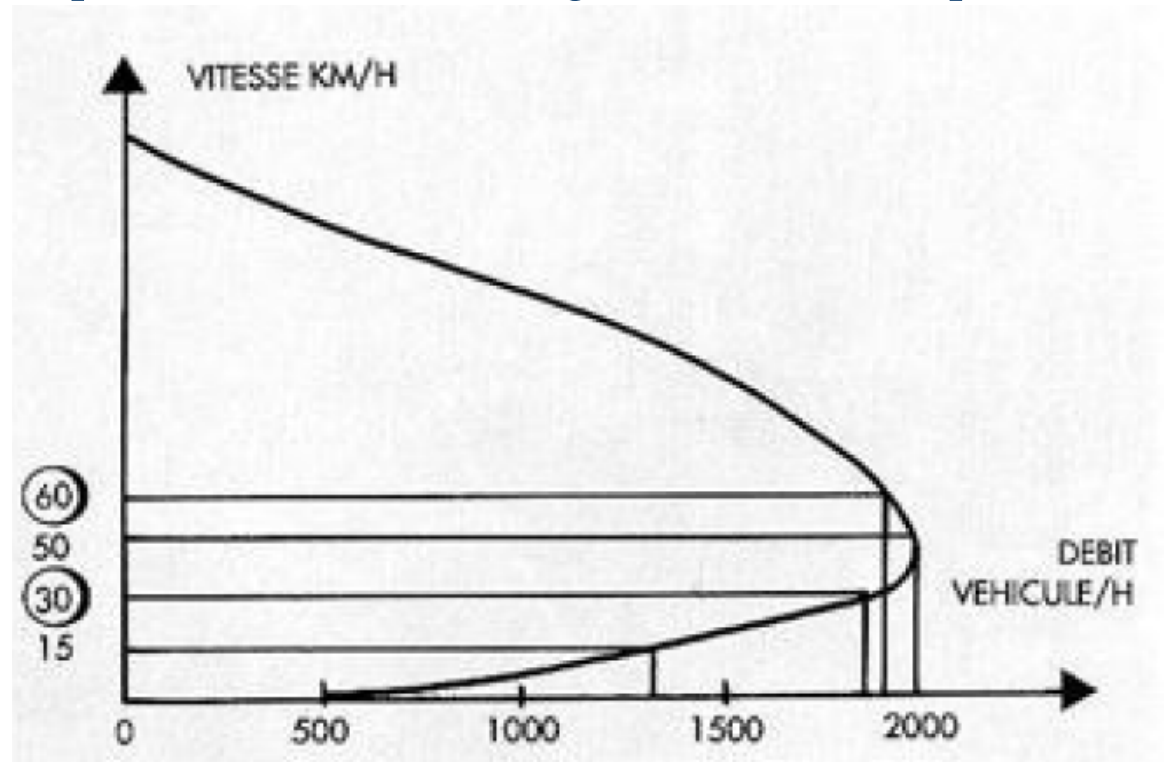
ville30.org d'après cycle urbain normalisé ECE15

La ville à 30 km/h – Comment?

- ◆ **Des capacités d'écoulement de trafic quasi identiques**

La limitation à 30km/h n'a pas d'effet réducteur significatif sur la capacité des rues.

**Ni plus Ni moins
d'embouteillages
à Montpellier
après qu'avant**



La ville à 30km/h – Combien?

Passer une ville entière à 30 km/h avec des axes de transit à 50 km/h **coûtera beaucoup moins cher que** de multiplier au coup par coup **les ralentisseurs** avec les panneaux indispensables **ou** de créer pas à pas **des zones 30 de petites dimensions** qui demandent toute une série de panneaux et d'aménagements au sol.

Dans les temps difficiles pour les finances locales, c'est **une mesure de sobriété conforme aux besoins des collectivités**

La ville à 30km/h – Une actualité en Europe, mais aussi en France

- ◆ **Le Parlement européen 29/11/2011:** « *recommande...de limiter la vitesse...à 30km/h dans les zones résidentielles et les rues à voie unique des zones urbaines... pour mieux protéger les usagers vulnérables* »
- ◆ Graz – 300 000h 1ère ville 30 dès 1992 – 80% d’habitants favorables
- ◆ Berlin ,Munich, Cologne : 80% des rues limitées à 30 km/h
- ◆ Pays Bas : 30 000 kms de rue à 30km/h, 50% de toutes les rues du pays!...
- ◆ **France**
 - Fontenay aux Roses, Nogent sur Marne, Sceaux, Clamart, Sèvres, Fontainebleau se sont proclamées Villes 30 en Région Parisienne
 - Lorient, Angers, Rennes sont en cours de transformation en ville 30
 - Toulouse 326 kms de rue à 30 dans la Communauté Urbaine...
 - Paris : 15% des quartiers sont Zones 30, en projet 37%

Marche à pied et vélo à Montpellier

Où en est-on aujourd'hui?

- ◆ **Premiers gagnants de la ville à 30 km/h : les piétons et les cyclistes**

- Quelle situation aujourd'hui ,pour les piétons?**

Hors de la zone piétonne, de la rue Marioge, et de quelques rues réaménagées (mais il y a 1 000 kms de rues à Montpellier) point de salut! Des **trottoirs étroits et encombrés...** quand ils existent! (Montpellier seule grande ville de France à avoir un kilométrage élevé de rues sans trottoir). Des **feux piétons inutilisables** et donc non respectés...

- Et les cyclistes?**

Un **budget d'investissement annuel 3 fois inférieur par habitant à celui de Strasbourg**, difficile avec si peu de faire des itinéraires de qualité! Des aménagements cyclables disparates, peu confortables et souvent dangereux faute de s'inspirer des villes cyclables expérimentées (Strasbourg, Grenoble, Nantes, et même Paris, c'est dire...).

Quelques chiffres en guise de conclusion

- 7% de la surface dédiée à la voirie (14/15% dans les grandes villes hors villes du Sud)
- 80% de la surface de voirie dédiée à la voiture (pour 50% des déplacements)
- reste **20% pour les piétons, les vélos, les TC, et toute la vie urbaine** (accès riverains, rencontres, terrasses,...), soit **2% de la surface** de la ville.

Ne consacrer que 2% de l'espace communal à tout ce qui en fait le sel et le charme, est-ce bien raisonnable?

Montpellier à 30km/h, c'est le moyen de résoudre simplement cette contradiction sans investissements démesurés



Montpellier à 30 km/h – Comment faire?



Maintenant à vous la parole,

Merci de votre attention!