



RENCONTRE RÉGIONALE
MONTREUIL, 19 MAI 2010

BULLETIN D'INSCRIPTION
(à découper)

La rencontre « Ville à 30, Ville à vivre », qui se tiendra **le 19 mai 2010 à Montreuil**, sera l'occasion de faire le point sur les objectifs poursuivis depuis 1990 –date de la création des zones 30– d'une ville à la circulation apaisée.

Objectifs renforcés par le décret de juillet 2008 inspiré de la démarche du **Code de la Rue**.

Ce sera aussi l'occasion de reprendre avec force l'idée de faire de la ville à 30 la norme. Une idée d'autant plus actuelle que nous avons aujourd'hui l'ardente obligation d'un développement durable.



Conception graphique > Studio Desailly/www.liensgraphiques.fr • Illustration > Sabine de Ligny • Imprimé sur Cyclus Print 200 g



RENCONTRE RÉGIONALE
MONTREUIL, 19 MAI 2010



POUR UNE VILLE PLUS SÛRE

ET PLUS AGRÉABLE À VIVRE



RENCONTRE RÉGIONALE
MONTREUIL, 19 MAI 2010

POUR UNE VILLE PLUS SÛRE



ET PLUS AGRÉABLE À VIVRE

les zones 30

→ des objectifs, une ambition

Il y a vingt ans, le 29 novembre 1990, un décret intervenait pour définir les règles en matière de modération et de modulation de la vitesse en milieu urbain. C'était la possibilité pour les villes de créer une « zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30km/h ». On venait de comprendre que la modération de la circulation automobile était le moyen tout à la fois de :

- réduire le nombre et la gravité des accidents et l'insécurité subjective ;
- requalifier l'espace public pour développer son usage convivial et la vie de quartier et modifier les habitudes de comportement ;
- permettre une plus grande liberté de mouvements des piétons et des cyclistes ;
- de favoriser le cadre de vie en réduisant la pollution par une conduite plus calme.

Depuis, la démarche Code de la Rue est venue consolider ces différents points. Le décret du 30 juillet 2008, qui s'en inspire, instaure le principe essentiel du respect du plus faible par le plus fort, la création de la zone de rencontre et des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Il souligne également la nécessité d'un aménagement cohérent avec l'objectif de modération de la vitesse. Cela étant, l'ambition fondamentale de la zone 30 va bien au-delà : elle est tout simplement « d'inverser la réglementation en matière de limitation de vitesse, la norme devenant le 30 km/h en ville avec mise à 50 km/h de certaines rues... » Cette proposition ne date pas d'hier puisqu'elle a été émise en janvier 1996, lors d'un séminaire organisé à Lille par « Rue de l'Avenir » par Bernard Durand, alors adjoint au Délégué Interministériel à la Sécurité Routière.

la ville à 30

→ une ambition retrouvée

En ville, l'exploitant dispose désormais d'une panoplie enrichie et hiérarchisée de « zones particulières de circulation ». Celles-ci renvoient à l'aire piétonne, à la zone de rencontre et à la zone 30. Pas de doute, donc : le « normal » est ailleurs, là où les autos roulent sans trop d'empêchement. Or, l'ambition, répétons-le, est d'inverser cette logique. Il pourrait y avoir, en ville, trois modalités « normales » d'exploitation : aire piétonne, zone

de rencontre, zone 30. En revanche, les quelques rues, avenues et boulevards à 50 km/h (voire 70 km/h) seraient les voies à régime « particulier ». Le fil directeur de cette journée sera donc d'analyser à partir de l'expérience des zones 30 (y compris le double sens cyclable) et, le cas échéant, des zones de rencontre, les enseignements qui peuvent en être tirés pour influencer un éventuel changement de paradigme en faveur de la ville à 30. Ces enseignements seront appréhendés au regard

→ des résultats sur le plan de la sécurité

(réduction de la vitesse, baisse du nombre et de la gravité des accidents, implication des piétons),

→ de l'impact en ce qui concerne le développement et les conditions de la pratique des modes doux de déplacement (vélo, marche)

et en termes de

→ qualité de vie (changement de comportement, développement durable, qualité de l'espace urbain)

→ et de volonté politique ■



→ le matin 9h → 12h 45

Salle des fêtes de la Mairie de Montreuil
Ouverture → représentant de la ville de Montreuil
Présentation « La ville à 30, une ambition retrouvée » → Gilbert Lieutier
Président de Rue de l'Avenir

la ville à 30

1 une ville plus sûre

Quelle évaluation peut-on faire aujourd'hui en ce qui concerne la sécurité à la suite de la mise en place de zones 30 ?

→ L'évaluation de quelques Zones 30
Marc Courbot Ingénieur Voirie
Déplacements AITF Lille Métropole

→ Présentation du modèle « 50/30km/h en localité » et première évaluation
Alain Rouiller Conseiller en mobilité
Association Transports et Environnement (ATE) Vice Président de Rue de l'Avenir Suisse
Débat : 30 minutes

Pause

la ville à 30

2 une ville plus agréable

Comment appréhender la mesure du mieux-être des citoyens en ce qui concerne les changements de comportement et la qualité de l'espace urbain ?

→ Modération de la circulation, citoyenneté et développement durable
Anne Faure Urbaniste.

→ L'impact sur les commerces et sur les usages de l'espace public
Alain Rouiller Conseiller en mobilité (ATE) Vice Président de Rue de l'Avenir Suisse

→ La mise en place du Double Sens cyclable
Tristan Campardon Chargé de la division vélo Agence de la mobilité Ville de Paris
Débat : 30 minutes

Déjeuner sur place 12h 45-14h (foyer de la salle des fêtes)

→ après-midi → 14h -17h 30

la ville à 30

3 une ville de la mobilité apaisée

Quel impact une politique active de création de zones 30 a-t-il :

→ sur le développement de l'usage du vélo et sur la cyclabilité des villes ?
Patrice Nogues FUBicy

→ sur la pratique de la marche ?
Jacques Hennebert
Vice Président Rue de l'Avenir France

→ sur la conception d'un plan stratégique des déplacements ?
L'exemple de l'agglomération de Nantes
Yan Le Gal Directeur d'études et de projets AURAN
Débat : 30 minutes
Pause

la ville à 30

4 un projet politique ?

Avec une présentation par les élus de 3 villes de la volonté politique de modération de la circulation ayant permis de poser localement la question de la ville à 30 (Illustration par un exemple concret)

→ Olivier Le Lamer
Adjoint au maire de Lorient

→ Fabienne Vansteenkiste
Adjointe à la maire de Montreuil

→ Patrice Pattee
Adjoint au maire de Sceaux
Débat : 15 minutes

Clôture → Enseignements

de la journée et perspectives

Jean-François Durand CETE Île-de-France
Responsable de l'Unité Sécurité des déplacements et partage de la voirie

Lieu de la rencontre

→ Salle des Fêtes de la Mairie de Montreuil en Seine-Saint-Denis

M^o Station « Mairie de Montreuil » Ligne 9

Date → le 19 mai 2010 → 9h à 17h 30

Frais d'inscription (déjeuner compris) :

Collectivités territoriales → 50 euros

Agents CA Est Ensemble,

étudiants et associations → 30 euros

Contact → Rue de l'Avenir

→ denis.moreau11@wanadoo.fr

BULLETIN D'INSCRIPTION

VILLE À 30, VILLE À VIVRE

RENCONTRE RÉGIONALE

MONTREUIL > 19 MAI 2010

Nom :

Prénom :

Organisme/Association/Collectivité territoriale :

Tél. :

Adresse :

.....

Mel :

.....

Je participerai à la rencontre qui se tiendra le 19 mai 2010 à la mairie de Montreuil 93 100, Place Jean Jaurès de 9 h à 17h 30

Frais d'inscription (déjeuner compris) :

→ Collectivités territoriales > 50 €

→ Agent CA EST Ensemble, étudiants et associations > 30 €

Ci-joint mon règlement par chèque

oui non

Le règlement sera effectué par virement après réception de la facture et d'un RIB

oui non

Bulletin à transmettre avant le 15 mai 2010

→ soit par mel à :

infosrda@ruedelavenir.com

→ soit par courrier à Rue de l'Avenir 34 rue de l'Église 75 015 Paris

Contact pour renseignements :

denis.moreau11@wanadoo.fr

Rue de l'Avenir :

www.ruedelavenir.com/

