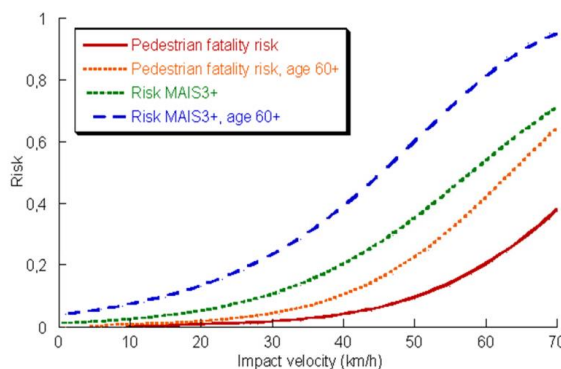




Pourquoi 30km/h ?

Réduire la vitesse dans les agglomérations et zones résidentielles à 30km/h est une stratégie clé pour éviter la mortalité et les blessures graves dues à des collisions entre usagers vulnérables et véhicules.

The risk of injury MAIS 3+, and fatality, related to impact velocity, for different age groups. From Stigson and Kullgren 2010.



Introduction:

30km/h comme limite générale dans nos agglomérations et villages est un aveu clair pour plus de sécurité et de qualité de vie dans nos villes et villages. Ce sera une communication nette que la protection de la vie et l'égalité des chances dans la mobilité des usagers de la route seront à la base des politiques de transport.

Des exceptions sont possibles de limiter à 50 km/h et même à 70 ou des limites à 30 ne seraient pas logiques, sinon pas acceptées et pratiquées, comme sur les routes urbaines principales et les routes de transit et de liaison. (V85 : mesures de la vitesse de 85% des voitures qui passent)

Des vitesses réduites signifient aussi des trajets d'arrêt réduits et la possibilité de mieux apercevoir les côtés



Angle de vue à 50

et à 30 km/h

Suède – Vision Zéro

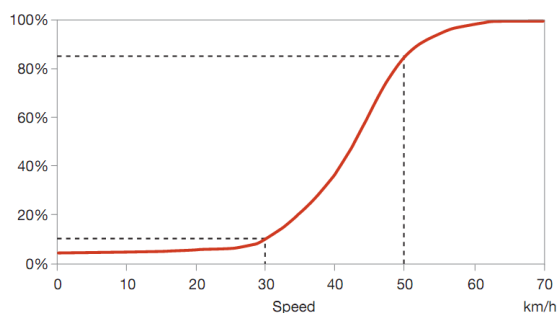
Vision Zéro est axé sur l'impact que le corps humain est à même de survivre en relation avec les vitesses de décélération lors d'une collision avec une voiture. Sachant qu'un piéton ou un autre usager vulnérable ne va pas survivre à une collision avec un véhicule circulant à plus de 30km/h on s'est mis d'accord que là où il y a un mélange de trafic motorisé avec des piétons et d'autres usagers non protégés la vitesse ne devra pas dépasser sensiblement les 30km/h.

En Suède on a constaté que le risque de blessure est de deux fois supérieur à 50km/h contre 40km/h et même cinq fois plus grand qu'à 30km/h

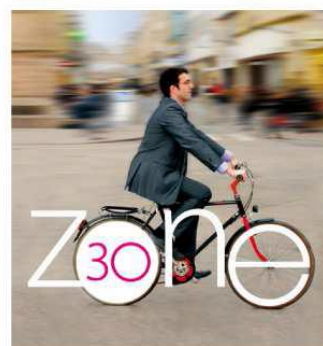
Cette approche est de plus en plus suivie en Europe par les gouvernements et les municipalités et le Parlement Européen a aussi retenu dans son programme sécurité routière à l'horizon 2020 :
« recommande vivement aux autorités responsable de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables »

Si un piéton ou un cycliste est heurté à 50km/h le risqué de mourir est de 70%. Si la vitesse d'impact par contre est 30km/h le risque de mourir est réduit à seulement 10% (Figure 6).

Figure 6: Probability of a fatality from being struck by a vehicle



Source: OECD/ECMT (2006)



PRENONS
LE TEMPS DE VIVRE

www.metz.fr



Des vitesses plus basses améliorent aussi l'accessibilité surtout pour les usagers de la route avec une mobilité réduite. Avec des voitures qui circulent plus lentement les gens peuvent mieux apprécier « la scène de la rue ».

Des activités saines comme la marche à pied ou cycliser, même se trouver en plein air, sont encouragées avec cette réduction de la vitesse. Ceci provoque une spirale positive d'activités garantissant moins de stress, une meilleure santé suite à une obésité réduite et des problèmes cardiovasculaires diminués.

Sécurité Durable (Pays Bas)

Selon la " Sustainable Safety", des zones résidentielles sont limitées à 30km/h parce ces vitesses résultent rarement dans des collisions mortelles. Le trafic "lent" (piétons, cyclistes, motocyclistes) s'intègrent bien et sûre dans la circulation à cette vitesse. La qualité de vie est aussi amélioré (niveau de bruit réduit, facilité pour traverser la rue et émissions réduites).

Loin d'être contre les intérêts des conducteurs voici quelques avantages:

1) Chaque conducteur verra mieux les usagers vulnérables et pourra s'arrêter plus vite. S'il y a quand même collision les blessures seront beaucoup moins graves et les remords beaucoup plus petits. **Les enfants n'auront plus besoin d'être escorté en voiture à l'école** ce qui réduit encore les dangers en ces lieux.

2) Les coûts sont réduits de 12%: Dans des zones 30 en Allemagne les conducteurs ont moins changés de vitesse (12%), moins souvent freinés (14%) ce qui a conduit à une réduction de 12% de la consommation.

3) Moins d'embouteillages. A 30km/h plus de voitures peuvent occuper l'espace disponible puisque les distances se réduisent et le flux devient plus facile, croisements inclus. La perte de temps en conséquence est contrairement à beaucoup d'opinions, que minime.

4) Sociale: Les rues qui ne sont plus dominées par le trafic automobile et permettront aux enfants de nouveau de jouer dans les rues, les gens pourront sortir, flâner, se rencontrer et échanger.

5) Plus tranquille: Comparé à 50km/h 30 signifie une réduction du bruit de roulement de moitié (3 décibels) Les gens peuvent mieux se parler et dormiront mieux.

6) Prévient les blessures et le handicap: Améliore les conditions pour les moins habiles, les enfants, les personnes âgées et respecte mieux aussi les concitoyens à mobilité réduite.

7) Plus de marche à pied et cyclisme: On a constaté qu'en introduisant des zones 30 ceci a fait augmenter de 12% la participation des piétons et cyclistes dans le trafic. Ca signifie aussi une augmentation de l'activité physique qui garantit une meilleure santé.

9) Plus d'espace pour traverser: En considérant que les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les enfants ne sont pas à même de marcher et de circuler aussi vite qu'un adulte ils auront ainsi plus d'occasions pour traverser la rue en sécurité. Le but est clairement que lorsqu'un véhicule circule à faible vitesse, et que le conducteur voit distinctement un piéton qui s'apprête à traverser, que ce soit sur un passage piéton non géré par feu ou en l'absence de passage piéton dans une zone 30 par exemple, il ne lui force pas le passage. Il s'agit de la mise en œuvre de la courtoisie au quotidien, la traduction du **principe de respect et de prudence du plus fort par rapport au plus faible.**

10) Des bénéfiques pour la société: Moins de victimes donc moins de hospitalisations ce qui met à disposition des lits d'hôpital pour d'autres besoins de santé. Moins de jours de travail sont perdus. Moins de chagrin, moins de handicap et moins de soins de santé.

Nous sommes presque tous piétons. La marche est le mode de locomotion le plus ancien, le plus naturel et le plus important pour se maintenir en bonne santé.

Plus de 75% de gens disent que 30km/h est la bonne limite pour les rues résidentielles. C'est reconnu comme meilleure pratique là où des piétons et des cyclistes se déplacent et dans les centres de ville, magasins et auprès des écoles.

Resumé:

Quel est l'effet de sécurité des zones 30km/h?

Les piétons font partie des usagers de la route les plus vulnérables aux accidents de la circulation. Il est devenu particulièrement difficile, notamment pour les personnes jeunes ou âgées, de faire face aux conditions de circulation complexes, voire hostiles, qui caractérisent aujourd'hui les villes.

L'abaissement des vitesses de circulation des véhicules motorisés réduit la fréquence et la gravité des collisions, notamment ceux impliquant des piétons. Il contribue également à la fluidification de la circulation et participe à différents égards au confort et à la durabilité des villes.

Moins de victimes et une meilleure qualité de vie dans les villes et les villages. Vivre et circuler, ensemble, en santé et en sécurité.

Une évaluation de zones 30(20mph) au **Royaume Uni** a été réalisée par TRL. On a trouvé que les collisions avec blessures se sont réduites de 60%, ceux avec des enfants blessés même de **67%**

La charte européenne des droits du piéton adoptée par le Parlement Européen en 1988 stipule que les piétons ont le droit de vivre dans un environnement sain et de profiter librement des agréments qu'offrent les espaces publics, dans des conditions préservant de manière appropriée leur bien-être physique et psychologique.

<http://fr.30kmh.eu/>

<http://ville30.org/>

<http://www.20splentyforus.org.uk/>