



La Ville à Vélo
Villeurbanne

**Manifeste
Ville 30
Ville Vivante**

Février 2020

Introduction

Avec 150 000 habitants, la ville de Villeurbanne est la première commune de banlieue française. Elle bénéficie à la fois d'une grande proximité et inclusion avec la ville de Lyon et d'une forte dynamique de développement en termes d'urbanisme et de renouvellement urbain

Relativement étendue et scindée ou isolée par de grandes coupures (canal de Jonage, Avenue Stalingrad et voies ferrées, Périphérique Laurent Bonnevey et échangeurs...) la ville fait face à un double défi :puisque'elle doit accueillir de nouveaux habitants tout en menant le changement d'une forme urbaine où la voiture est reine vers une forme urbaine mixte et dense ,cyclable,, marchable et desservie par les transports en commun, où la voiture occupe une place raisonnée.

Par ailleurs, Villeurbanne, à l'instar du reste de la Métropole, connaît depuis plusieurs années une augmentation forte et constante de la part modale du vélo.

Les citoyens sont de plus en plus nombreux à utiliser leur vélo pour leurs déplacements quotidiens, que ce soit pour des raisons d'efficacité, de coût peu élevé ou d'écologie.

Toutefois, la ville pourrait accélérer cette évolution en adoptant certaines mesures indispensables pour permettre à chacun de se sentir en sécurité à vélo.

Outre la création d'infrastructures dédiées et la mise en place d'un Réseau Express Vélo, qui ont fait leurs preuves dans d'autres agglomérations, la vitesse est un levier fort de sécurité.

C'est pourquoi La Ville à Vélo Villeurbanne propose de faire de Villeurbanne une Ville 30.

La Ville 30 est une Ville Vivante qui offre non seulement aux habitants plus de sécurité et un trafic plus fluide, mais qui redynamise également la vie locale tout en participant à une amélioration de la santé publique.

De nombreuses villes de taille similaire à Villeurbanne ont tenté l'expérience avec succès.

Alors, on se lance à Villeurbanne?



Un Parc du Centre, plus vivant

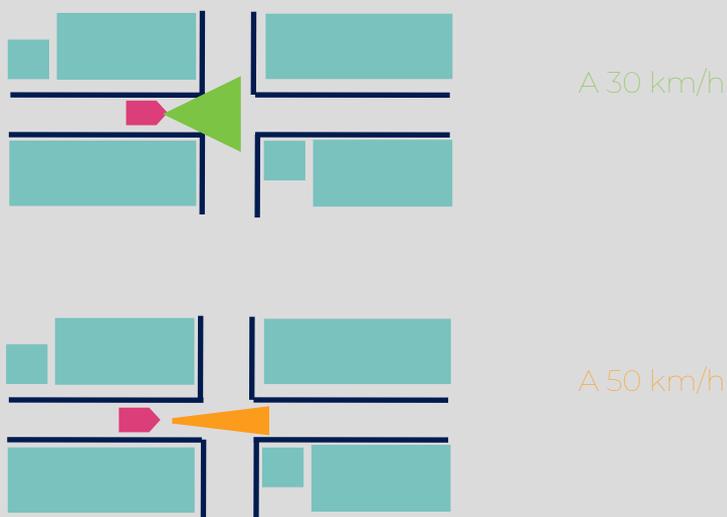
Ville 30 : le concept

Une ville plus sûre

La vitesse reste le premier vecteur d'insécurité routière. En diminuant la vitesse en ville et en agglomération, on garantit aux habitants plus de sécurité ce qui les incite à se déplacer à pied et à vélo.

Il est démontré que la distance de freinage à 30km/h est de moitié inférieure à celle nécessaire à 50km/h : environ 11 à 13 mètres contre 23 à 26 mètres.

Plus la vitesse diminue, plus le champ visuel augmente. En effet, en ville, la vision périphérique est très sollicitée et la perception de l'environnement augmente en diminuant la vitesse.



Une baisse de la vitesse en ville permet donc de diminuer le nombre d'accidents puisque les distances de freinage sont raccourcies et que les conducteurs distinguent plus nettement leur environnement.

Ainsi que démontré en France comme dans d'autres pays, une diminution de la vitesse permet de diminuer la mortalité en cas de choc, notamment lorsqu'un piéton ou un cycliste est concerné puisque ces derniers sont moins protégés.

Les piétons et les cyclistes sont les plus exposés en cas de choc avec un véhicule : à 50 km/h, le risque d'être tué est de 80% tandis qu'à 30 km/h, ce risque passe à 10%.

Un trafic fluide et serein

Réduire la vitesse maximale autorisée n'altère pas la fluidité du trafic. Au contraire la réduction de la vitesse permet de diminuer le nombre de carrefours à feux.

Des études ont montré qu'en ville, la vitesse moyenne est largement inférieure à 50 km/h et même souvent inférieure à 30 km/h dans le coeur des villes. Dans une ville 30, nombre d'arrêts peuvent être supprimés puisque le trafic est rendu plus serein et les conditions de cohabitation entre les usagers de la rue améliorées.

En limitant la vitesse maximale à 30km/h, la vitesse moyenne est seulement réduite de 10% et le temps de trajet moyen est augmenté de 10%.

Cela n'empêche pas de maintenir certains axes à 50 km/h.



Le Rize, réinventé

Une ville calme et respirable

Les émissions de polluants atmosphériques diminuent avec la baisse de la vitesse moyenne et une meilleure fluidité du trafic, libéré de nombreux feux et stops.

La ville 30 est plus respirable, garantie une meilleure qualité de l'air pour tous.

De la même manière, la limitation de la vitesse entraîne une diminution du bruit ambiant et des pics sonores liés aux accélérations brusques. Différentes études réalisées sur le sujet concluent à une diminution de moitié du bruit liés aux véhicules lorsque la vitesse en ville passe à 30 km/h.

Les quartiers populaires les plus denses, dont les habitations bénéficient généralement d'une isolation sonore plus faible sont les principaux concernés. La ville 30 est donc un vecteur de qualité de vie pour tous.

Un enjeu de santé publique

La sédentarité est l'un des principaux enjeux de santé publique contemporains. Pour lutter contre cette pandémie, la ville 30 représente une opportunité. Elle donne à tous la possibilité d'avoir recours aux modes actifs pour se déplacer au quotidien, et d'offrir ainsi la meilleure manière de pratiquer une activité physique régulière.

Plus de vie locale et des commerces revitalisés

A l'encontre des idées reçues, en ville, la clientèle ne se rend pas dans les commerces en voiture. En effet, l'espace urbain étant restreint, les automobilistes sont largement minoritaires dans la fréquentation des commerces.

En développant les modes actifs (vélo et marche à pied notamment), on améliore ainsi l'accessibilité des commerces en ville.

Par ailleurs, une étude a été réalisée auprès des clients cyclistes et automobilistes des commerces du centre ville de Breda (130 000 habitants) aux Pays-Bas, qui a donc une population similaire à celle de Villeurbanne. Les résultats ont montré que les automobilistes dépensent plus que les cyclistes dans les commerces à chaque

visite mais que les cyclistes renouvellent plus régulièrement leurs visites et ont donc un panier hebdomadaire moyen plus important.

En outre, à 30 km/h, le rapport de force entre le trafic et la vie sociale est équilibré. Une Ville 30 est une ville qui promeut le développement de la vie locale et le bien-être des habitants dans leur quartier.

Une ville compacte et végétale

La ville 30 permet de réduire la largeur des chaussées car les besoins nécessités par la vitesse des véhicules sont moindres.

L'espace ainsi gagné est restitué aux habitants.

On peut alors végétaliser la ville pour le confort de tous. Plus de nature dans la ville est un moyen de lutter contre les îlots de chaleur.

C'est également plus d'espaces de rencontre entre les habitants.

L'application à Villeurbanne

Historique et exemples

La première Ville 30 a été instaurée le 1er septembre 1992 à Graz en Autriche. Face à l'augmentation de la pollution et du trafic motorisé, le choix de la Ville 30 a été fait dans cette ville de 310 000 habitants et il n'y a pas eu de retour en arrière !

D'autres villes, dont la population est comparable à celle de Villeurbanne (149 000 habitants environ), ont également fait le choix de la Ville 30 :

- Grenoble en 2016 : 160 215 habitants ;
- Angers en 2017 : 150 125 habitants
- Schaerbeek (banlieue de Bruxelles) en 2018 : 135 000 habitants

Et d'autres encore ont déjà le projet de la Ville 30 :

- Metz : 118 634 habitants (mise en place en cours)
- Nancy : 105 162 habitants (projet pour 2020)
- Rennes : 211 373 habitants (projet pour 2020)
- Montreuil : 104 139 habitants (projet pour 2020)

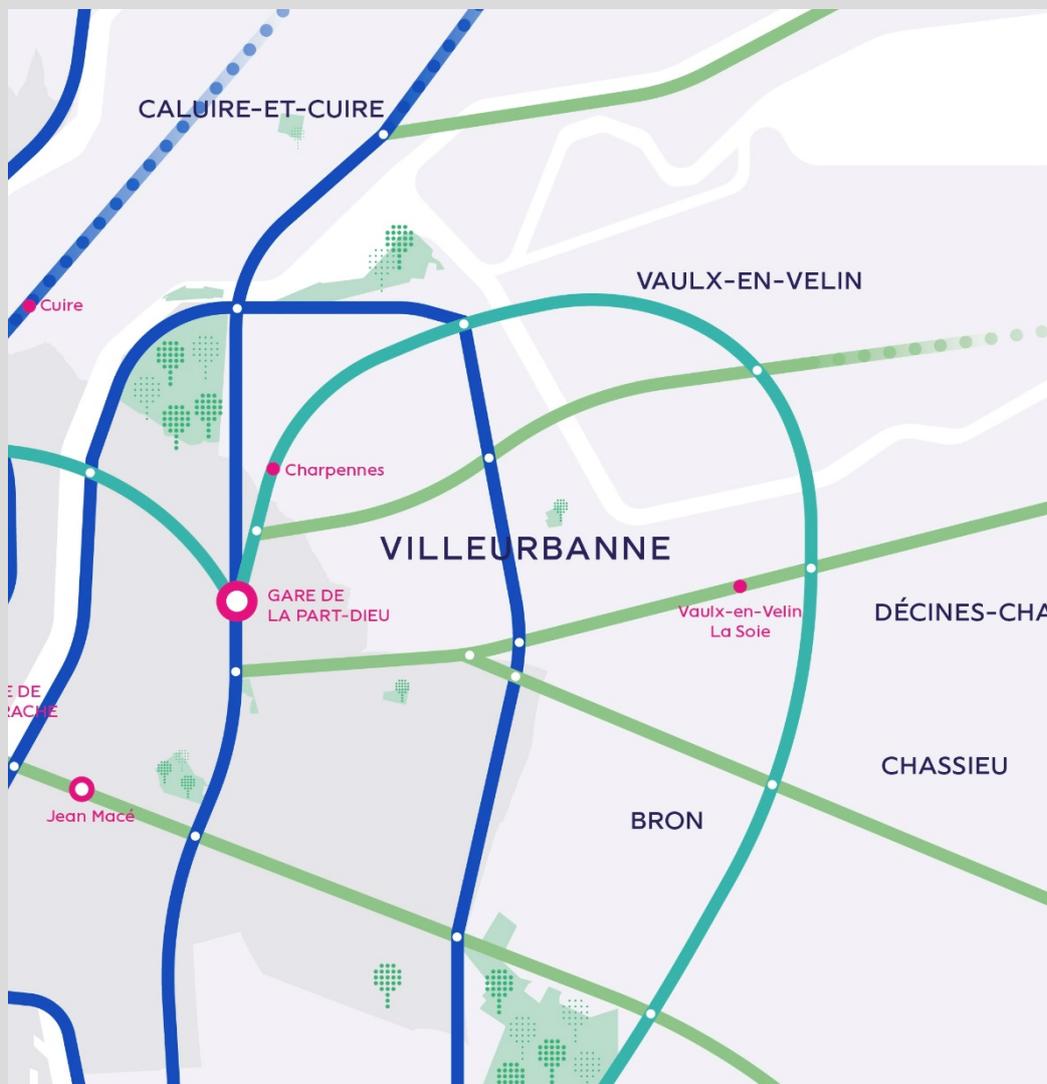


Une autre vision
des Gratte-Ciel

Le Réseau Express Vélo...



...à Villeurbanne



Sources

<https://ville30.org/>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/fichiers/la-vitesse-connaissez-vous-ses-effets-et-ses-risques>

http://www.20splenty.org/noise_and_speed

<https://www.ruedelavenir.com/>

Fiche SETRA — Vitesse et mortalité mars 2006

Fiche CERTU — Vitesse et fonctionnement urbain N°5 déc 2008

Fiche CEREMA — Pour une meilleure cohérence des limitations de vitesse avec leur environnement (fiche 32 nov. 2013)

CERTU — Techni.Cités n° 128, 23 avril 2007

Fiche CERTU — La Zone 30 nov. 2008

Passage à l'écomobilité - ADEME - juillet 2018

Note d'information du Sétra — Série Economie Environnement Conception n° 92 2 Émissions routières de polluants atmosphériques nov. 2009

Frédéric Héran – IFRESICNRS - Commerce de centre ville et Vélo : Des Arguments méconnus

Illustrations réalisées lors de l'atelier de dessins parents-enfants « Ville 30 – Ville vivante », organisé par la Ville à Vélo, à la MIETE, avec la participation de Murielle Andrieu - Le Gall.

Présentation de notre association

Créée en 1994, La Ville à Vélo est une association à but non lucratif. Elle agit auprès des élus et des aménageurs pour promouvoir l'usage du vélo, demander des aménagement cyclables et faire respecter la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie).

La Ville à Vélo compte 1 400 adhérents et plus de 5400 sympathisants. Elle s'appuie sur une soixantaine de bénévoles : un conseil d'administration de 12 personnes, plus de 40 représentants locaux et des référents thématiques.

Elle est représentée dans 17 communes de la Métropole de Lyon, dont Villeurbanne.

Pour s'assurer une totale indépendance, elle ne perçoit plus de subvention depuis 2018.

La Ville à Vélo est hébergée à la Maison du Vélo de Lyon, au 244 rue Garibaldi Lyon 3ème.

Des permanences y sont assurées tous les vendredis de 17h à 19h.

Pour plus d'informations : <https://lavilleavelo.org/>

