

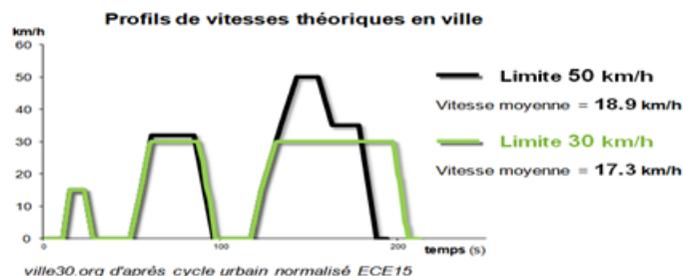
30 La Ville à 30 c'est bon pour ...



Désintox

A 30 km/h on roule moins vite ?

La vitesse de déplacement en ville est inférieure à 20 km/h à cause des nombreux arrêts et congestions. La limite à 30 km/h dans les quartiers, où ne s'effectue qu'une petite partie d'un trajet, a un impact négligeable. La suppression de feux et stops devenus inutiles peut même permettre d'augmenter la vitesse de déplacement !



30 km/h c'est trop dur à respecter ?

Si nombre de voitures actuelles, surmotorisées et optimisées pour la conduite routière sont mal adaptées à la conduite urbaine, c'est aux constructeurs de s'adapter et aux acheteurs de faire des choix citoyens. La voiture doit s'adapter à la ville et non l'inverse !

Initiative Citoyenne Européenne "30 km/h, redonnons vie à nos villes !" : 1 millions de signatures à collecter en Europe : engagez-vous sur <http://fr.30kmh.eu>



Ressources

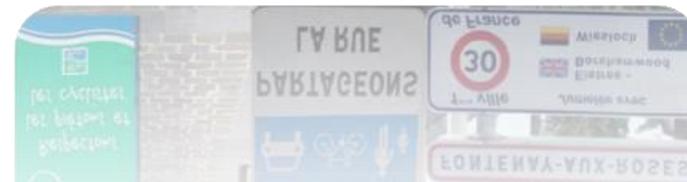
Dépliant, exemples et argumentaires : www.ville30.org

Autocollant "Ville à vivre" à commander sur <http://www.fubicy.org>



Associations engagées pour la ville à 30 : [FUB](#), [Rue de l'Avenir](#), [France Autopartage](#), [FNAUT](#), [Les Droits du Piéton](#), [UNAF](#), [PEEP](#), [FCPE](#),

Ville à 30 km/h



Ville à vivre

www.ville30.org

La convivialité

Avec moins d'agressivité, la ville s'ouvre à tous et à tous les usages : les espaces publics ne sont pas seulement des voies de circulation !

La Sécurité

La distance de freinage est de 13m à 30 km/h contre 26m à 50 km/h, le champ de vision est également plus large ce qui permet d'anticiper et d'éviter les accidents. En cas de choc le risque d'être tué est beaucoup plus faible à 30 km/h qu'à 50 km/h.



La mobilité

Une ville apaisée, c'est permettre à tous de se déplacer : piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite.

Limiter les nuisances

Bruit divisé par 2, moins de trafic et de pollution grâce au développement des déplacements non motorisés. Moins d'accélération inutile économise aussi du carburant !

La collectivité

Mettre en cohérence les différents espaces, réserver les ressources financières pour des aménagements lourds sur les axes qui restent à 50 km/h. Les aménagements cyclables deviennent inutiles en zone 30.

Les commerces

L'amélioration du cadre de vie renforce l'attractivité des commerces de la ville face aux zones commerciales excentrées sans caractère.

Les automobilistes

Circulation plus fluide, meilleure lisibilité des espaces, règles cohérentes, moins de stress, économie de carburant ... et possibilité de se sortir de la dépendance automobile !

Les villes déjà passées à 30

92) Fontenay aux Roses (2005), Sceaux (2008), Clamart (2007), Clichy la Garenne (2008), Sèvres (2008), Chaville (2010) - 91) Le Plessis Pâté (2011), 94) Nogent sur Marne (2006), Rungis (2007), Villecresnes (2010), 77) Fontainebleau (2010), Saint-Mammès (2010), Montcour-Fromonville (2009), 78) Bougival (2011), 56) Lorient (2009), Quéven (2012), 35) Bruz (2009), 17) Aytré (2010), 67) Hangenbieten (2003), 21) Neuilly-lès-Dijon (2011). **En projet** : Montreuil (93), Angers (49), Auray (56), Rennes (35)

La ville à 30 km/h

Quartiers

Zone 30



- Motorisés : ≤ 30 km/h
- Piétons : sur trottoir
- Cyclistes : sur chaussée, à double sens



Centre piéton

Aire piétonne



- Motorisés : restreint
- Piétons : sur chaussée
- Cyclistes : sur chaussée



Rues résidentielles

Zone de rencontre



- Motorisés : ≤ 20 km/h
- Piétons : pas de trottoir
- Cyclistes : sur chaussée



Axes de transit



- Motorisés : ≤ 50 km/h
- Piétons : sur trottoir
- Cyclistes : aménagement



Axe de centre ville

Zone de rencontre



- Motorisés : ≤ 20 km/h
- Piétons : prioritaires
- Cyclistes : sur chaussée

