



VERSAILLES



COMMISSION CIRCULATIONS DOUCES

15 JUIN 2011



- **Développement des zones 30**
- **Travaux de l'été**
- **Point sur la sécurité routière**



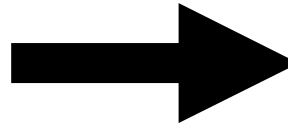
1.1 Développement des zones 30

➤ Renversement progressif des valeurs : Passage d'aménagements ponctuels de zone 30 au concept de Ville 30



- rues limitées à 50 km/h
- - - passage 30 sur axe de transit

Principe : Zone 30 constitue une exception (proximité école, demande de riverains)



OUTILS : LA HIERARCHISATION DU RESEAU DE VOIRIE

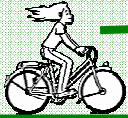


- quartiers en zone 30
- zone de rencontre

Principe : La Ville constitue une vaste zone de circulation apaisée à l'exception des principaux axes de circulation qui restent à 50 km/h.

➤ L'engouement des Villes 30 ?

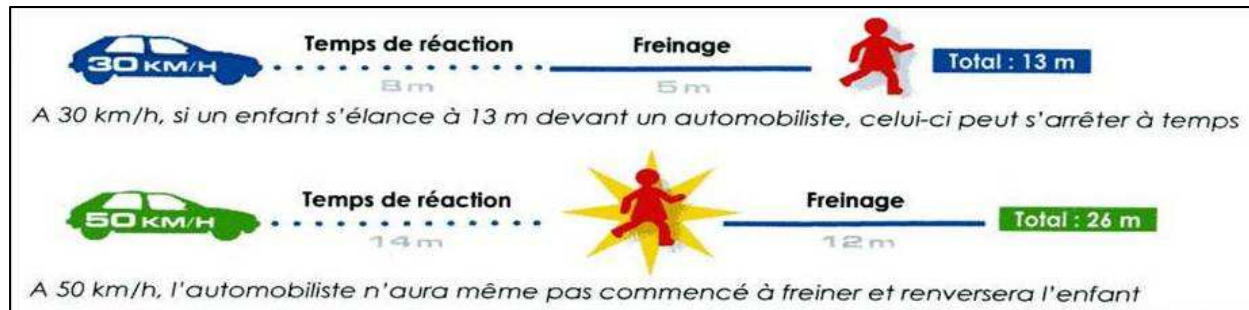
De nombreuses collectivités s'engagent dans cette voie : Lorient, Metz, Lyon, Paris, Strasbourg, Toulouse, Fontainebleau, Clichy la Garenne, Nogent-sur-Marne, Fontenay-aux Roses, Sèvres, Clamart etc.



1.1 Développement des zones 30

➤ L'intérêt d'abaisser les vitesses

- Un meilleur partage de la voirie pour tous les usagers ;
- Créer un cadre de vie plus agréable (réduction des nuisances) ;
- Faciliter les déplacements à vélo (Double sens cyclables) ;
- Assurer la sécurité des usagers ;



➤ Faire tomber les idées reçues ?

Une Ville 30 a un impact limité sur les temps de parcours en voiture :

→ 1 trajet a un profil en « dent de scie », 50km/h n'est pas atteint systématiquement : $V_{moy}=18.9\text{km/h}$

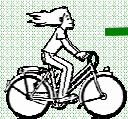
→ Une limite de vitesse à 30km/h se traduit par une baisse de la vitesse moyenne à 17.3 km/h

↪ Sur un trajet d'1km, le temps perdu est de 18 sec. L'effet est donc moindre dans une ville 30 où les axes principaux restent à 50km/h

Pour mémoire :

- 75% des déplacements en voiture <5km
- 50% des déplacements en voiture <3km
- 25% des déplacements en voiture <1km







1.1 Développement des zones 30

► Situation à Versailles



Existence d'un schéma directeur des circulations douces qui a permis de développer des itinéraires cyclables, dont certaines zones 30.

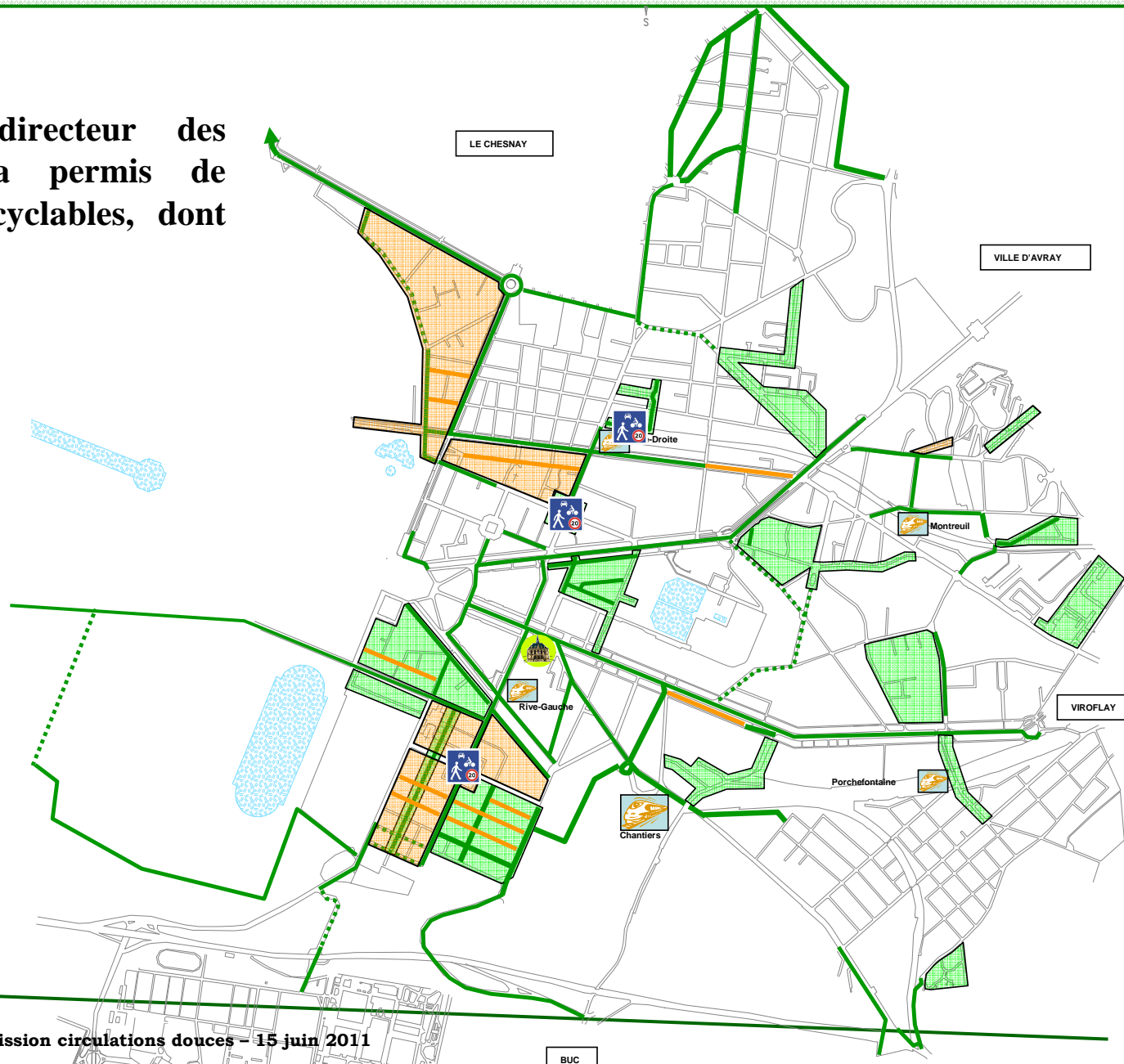
LEGENDE

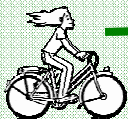
Réseau cyclable existant :

-  Aménagement cyclable
-  Zone de circulation apaisée

Projets d'itinéraires cyclables 2011 :

-  Aménagement cyclable
-  Zone de circulation apaisée





1.1 Développement des zones 30

➤ Quelle extension des zones 30 ?

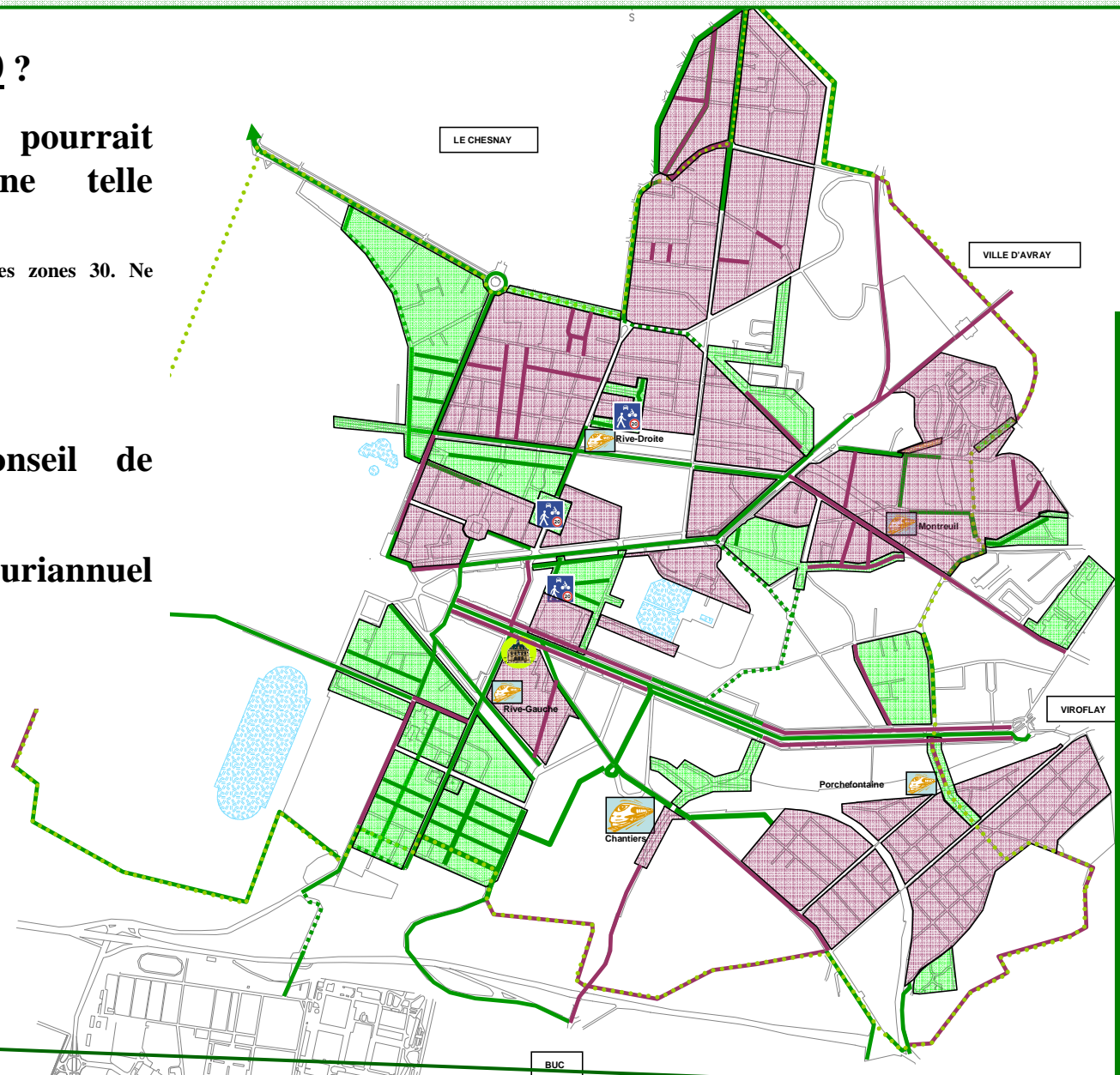
La majorité des quartiers pourrait potentiellement bénéficier d'une telle réglementation.*

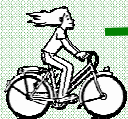
* Carte représentant les possibilités de développement des zones 30. Ne constitue en aucun cas une proposition d'aménagement.

Méthodologie :

- Concertation avec chaque conseil de quartier
- Elaboration d'un plan pluriannuel d'aménagement (début 2012).

LEGENDE	
<u>Réseau cyclable existant :</u>	
	Aménagement cyclable
	Zone de circulation apaisée
<u>Aménagement à moyen terme ? :</u>	
	Aménagement cyclable
	Zone de circulation apaisée





1.2 Travaux d'été

— Bd de la Reine (4^{ème} tranche) : De juillet à octobre 2011

— · · · · Poursuite déploiement stationnement vélo sur Notre-Dame : juin-juillet 2011

● Aménagement de sécurité du carrefour Paris-Rockefeller : juillet 2011 (en cours de validation)

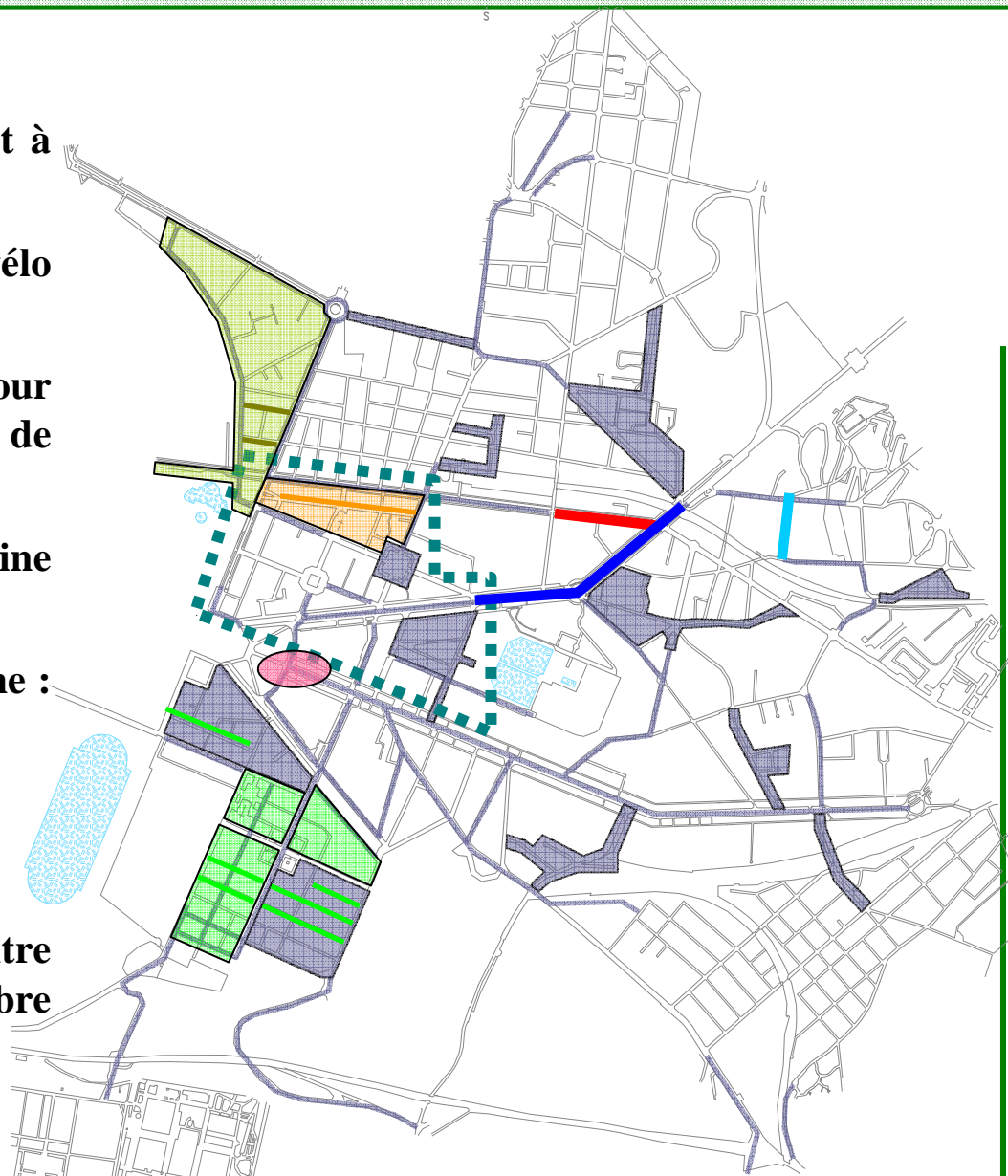
— Aménagement de sécurité rue Antoine Richard

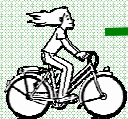
■ Zone 30 aux abords de l'église Notre-Dame : De juillet à septembre 2011

■ Zone 30 Saint-Louis : septembre 2011

■ Zone 30 Ermitage : septembre 2011

— Piste cyclable Saint-Cloud (entre Montbauron et République) : septembre-octobre 2011





1.3 Point sur la sécurité routière

Intervention de M. Voitellier