

REVUE DE PRESSE DE LA CAMPAGNE « 30 KM/H : REDONNONS VIE A NOS VILLES »



Presse écrite

Le Pays (Belfort – Héricourt – Montbéliard) et Le Progrès (Lyon), 6 février 2013

Déplacements Faire du 30 km/h en ville la règle

le 06/02/2013 à 18:00

Petit à petit, les zones 30 s'étendent dans les villes françaises. Plusieurs associations voudraient accélérer le mouvement. Droits du piéton, la fédération nationale des usagers des transports, la fédération des usagers de la bicyclette, France Auto Partage et Rue de l'Avenir doivent présenter vendredi à Paris une initiative citoyenne européenne pour faire du 30 km/h en ville la règle, et du 50km/h l'exception. La pétition, lancée en novembre en Belgique, a recueilli 11 457 signatures à cette heure.

A Paris, A.G.

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

L'Est Républicain, 7 février 2013

07.02.13 à 07h50

UNE PÉTITION EUROPÉENNE CIRCULE POUR PASSER LES VILLES À 30KM/H. VOUS ÊTES



Photo Christine Dumas: , Belfort

POUR - 25 %

CONTRE - 73 %

SANS OPINION - 2 %

Total des votes : 2654

08 février 2013, par Olivier Razemon 7 arguments pour la ville à 30 km/h



C'est la question du jour. Sur le site du Parisien, tous les matins, on peut voter "oui" ou "non" à une proposition illustrée par un article. On peut commenter son vote, aussi. Ce vendredi 8 février, le quotidien demande à ses lecteurs s'il faut étendre la limitation de vitesse à 30 km/h dans toute la ville. C'est ce vendredi qu'est lancée en France la campagne européenne pour le plafonnement de la vitesse.

A 10h15, le vote, sans surprise, affichait 73,6% de non et 26,4% de oui (point à 15h: 71,8% contre 28,2%). Les déjà 183 commentaires relevés au pied de l'article faisaient dans le genre attendu : *"Il ne manquait plus que ça !"*, *"Envisager de nouvelles lois plus restrictives alors qu'on n'est pas capable de faire respecter celles en vigueur"*, et puis l'inévitable *"Commençons déjà par verbaliser tous les piétons et cyclistes qui ne respectent pas le code de la route"*, sans compter les tirades adressées aux *"braves policiers qui auraient mieux à faire"* ou aux *"politiciens qui nous gouvernent"* et ne se déplacent jamais sans chauffeur. On connaît ça par cœur, on se croirait tout bonnement... dans la circulation, entouré de râleurs. Après tout, il est moins dangereux de s'énerver seul devant son écran que seul à son volant.

7 arguments pour le oui. Et pourtant, le débat mérite mieux que ces invectives. Les arguments pour la limitation de la vitesse en ville sont multiples. En voici quelques uns, sommairement exposés :

1/ Une tonne d'acier se révèle dangereuse lorsqu'elle circule à 50 km/h, mais les risques sont très limités à 30 km/h. Cette étude, apportée par un lecteur, illustre le lien entre vitesse et risque.



2/ La pollution aux particules fines, qui empoisonne les villes (voir les conséquences ici), n'est pas liée au seul trafic automobile, mais celui-ci y contribue largement. A ce sujet, de nombreux lecteurs signalent qu'une voiture pollue davantage à 30 km/h qu'à 50 km/h. Ils se fondent notamment sur ce document. Les associations qui défendent la ville à 30 estiment au contraire que rouler vite là où ce n'est pas nécessaire *"implique des des freinages brusques suivis d'accélération puissantes"*. La conduite souple, associée à une limitation de la vitesse est donc moins polluante qu'une conduite par à-coups permise par une limitation haute.

3/ La vitesse moyenne réelle ne dépasse de toute façon pas, en milieu urbain, les 18,9 km/h, comme je l'avais rappelé ici. La ville à 30 km/h se révèle même "plus rapide", assure Patrice Pattée, adjoint au maire (Divers droite) en charge de l'urbanisme à Sceaux (Hauts-de-Seine). *"Une plus grande proportion de gens se déplacent à vélo, donc plus rapidement, car ils n'ont pas à chercher une place"*, argumente-t-il.

4/ Les piétons et les cyclistes se sentent plus à l'aise dans une ville apaisée. Comme le dit un lecteur, Jeje34, *"on offre plus de sécurité et de confort aux piétons. L'inverse du cercle vicieux suivant : la rue n'est pas sûre car il y a trop de voitures, donc je ne me déplace pas en vélo ou à pied mais en voiture, et en prenant ma voiture j'augmente le sentiment d'insécurité du piéton potentiel"*. Ainsi, les riverains se croiseront plus souvent. Des opportunités culturelles, amicales, économiques voire sexuelles naissent de ces rencontres imprévues.

5/ Les habitants, habitués à se déplacer de manière non motorisée, affichent une meilleure santé.

6/ Les commerces locaux en profitent amplement, comme le rappelle ici Bruno Blanckaert, président d'une association de commerçants parisiens. Contrairement à une idée tenace, les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo font de meilleurs clients que les automobilistes. Ils achètent de moins gros volumes mais beaucoup plus souvent.

7/ La ville, moins bruyante et plus agréable, redevient attractive. L'étalement urbain, unanimement condamné, tend à se limiter.

Une opportunité économique pour les petites villes. Ces arguments valent pour les grandes villes, dira-t-on. Non. Dans les grandes villes, le ralentissement se fera sans doute progressivement, parce que l'espace manque, que les transports sont performants et que la possession d'une voiture présente un intérêt moindre. En Europe, Hambourg, Munich, Amsterdam ou Copenhague ont d'ailleurs déjà franchi le pas. Mais le raisonnement vaut surtout pour les villes moyennes et petites, celles qui, aujourd'hui, se désertifient, se dévitalisent, perdent des habitants, des commerces et de l'activité. La limitation de vitesse à 30 km/h est pour ces villes une opportunité économique.



On peut signer la pétition européenne ici : <https://30kmh.eu/oct-web-public/?lang=fr>

75

HLM. Un label pour mieux entretenir les ascenseurs PAGE 15
XVIII^e. Le ciné en première classe fait polémique PAGE 16

Vendredi 8 février 2013 - N°21280

Le Parisien

L'idée qui dérange 30 km/h partout en ville !

Des associations d'usagers des transports et de défense des piétons réclament la limitation de la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des villes.

PAGES 2 ET 3



VOTRE PACK WEEK-END À 2,25€



Tunisie La rue défie de nouveau le pouvoir

PAGE 4

Page 6 **Politique. Christiane Taubira, mascotte du gouvernement**

Page 9 **Précarité. Menace sur l'aide alimentaire européenne**

Page 11 **Exclusions. Ils dénigraient leurs profs sur Facebook**

Pages 26 et 27 **PSG - Bastia. Paris ne doit pas se tromper de cible**

R 20174 - 208 - 2,25 €



Retrouvez nos informations en continu sur www.leparisien.fr

L'ENJEU

Certains diront que c'est le sens de l'histoire : depuis 1990, les Français ont eu le temps de s'habituer à rouler à 50 km/h au lieu de 60 dans les villes. Et de plus en plus souvent dans leur centre-ville, c'est même en dessous de 30 qu'il leur faut rouler. La généralisation de ces zones, si elle devait être un jour décidée, risquerait certes de provoquer l'exaspération des automobilistes, soumis déjà à une batterie d'interdits. Mais les progrès de la conscience écologique et surtout l'envie — de plus en plus partagée — de changer le visage de nos cités, font que l'idée n'est désormais plus si saugrenue.

EN FRANCE...

LA VITESSE EN AGGLOMÉRATION



...ET À L'ÉTRANGER

L'Union européenne tend à uniformiser son Code de la route. Les limitations de vitesse dans les villes européennes se situent ainsi à 50 km/h en ville, à l'exception du Royaume-Uni et de l'Irlande qui imposent une restriction à 48 km/h, et de la Finlande qui privilégie une vitesse maximale de 40 km/h dans la plupart des espaces urbains. Du côté de la Belgique, une attention toute particulière est portée aux alentours des écoles, où l'allure est strictement circonscrite à 30 km/h. (Source : Commission européenne.)

Aux USA, il existe trois types de vitesse : 25-30 mph (miles à l'heure soit 40 km/h à 48 km/h) dans les zones résidentielles, 35-45 mph (56-72 km/h) sur les routes principales en zone urbaine et 50-65 mph (80-105 km/h) sur les voies dont le sens de circulation sont séparés en zone urbaine.

Au Maroc, on notera avec surprise la volonté de restreindre les vitesses citadines à 40 km/h, alors que le pays occupe la première place arabe en nombre d'accidents de la route.

Faut-il plafonner la

Les zones 30 se multiplient dans les villes. Des associations veulent aller plus loin en lançant aujourd'hui une campagne de sensibilisation.

L'idée d'une ville où les automobilistes lèveraient enfin le pied, longtemps considérée comme un doux rêve, fait — lentement mais sûrement — son chemin. Alors que de nombreuses cités françaises et européennes ont adopté le concept de villes 30, plusieurs associations d'usagers des transports et de défense des cyclistes et des piétons lancent aujourd'hui une campagne nationale de pétition demandant la généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h en ville. « Jusqu'à présent, les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h en ville, souvent concédées sous la pression de parents ou de riverains devant une école ou dans certaines rues », expliquent les signataires, qui souhaitent que « l'exception devienne la règle ». Une vraie révolution urbaine qui permettrait, selon ses promoteurs, de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer la qualité de vie dans les zones résidentielles.

■ Une résolution du Parlement européen prise en 2011

Si les ONG européennes à la manoeuvre recueillent un million de signatures d'ici à novembre (www.30kmh.eu), la Commission européenne pourrait alors se saisir de cette « demande citoyenne » et la transformer éventuellement en proposition de loi. Le Parlement de Strasbourg, lui, n'a pas attendu pour promouvoir l'idée. Lors d'une résolution adoptée le 27 septembre 2011, l'Assemblée européenne a vivement recommandé « aux autorités responsables de plafonner 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, dixit le Parlement, « afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables ». « Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h,

le risque de décès est multiplié par neuf par rapport à un accident à 30 km/h », martèlent les associations. « Abaisser la vitesse à 30 km/h permettra non seulement d'épargner des vies et des blessés, mais aussi de redonner une image apaisée de la ville et d'inciter des automobilistes à reprendre la marche ou le vélo pour leurs petits déplacements de proximité », estime de son côté Gilbert Lieutier, président de l'association Rue de l'avenir.

Autres arguments invoqués : le moindre bruit (2,5 décibels en moins), la meilleure qualité de l'air, mais aussi les substantielles économies réalisées. Rouler moins vite permet en effet de diminuer sa consommation de carburant. Quant aux temps moyens de parcours générés par le passage à 30 km/h, ils n'en seront pas pour autant allongés, assurent les pétitionnaires qui estiment ce rab à dix-huit secondes seulement en moyenne. De quoi laisser perplexes des automobilistes confrontés aux affres des bouchons sans fin qui transforment souvent les chaussées en zone... 5 km/h !

FRÉDÉRIC MOUCHON



OBJECTIF : PROTÉGER LES PIÉTONS



« C'est un plus en matière de sécurité »

POUR Jean Sivardière, président de la Fnaut

Jean Sivardière préside la Fédération nationale des associations d'usagers de transports. La Fnaut rassemble associations de piétons, de cyclistes, d'usagers de bus et de trains et soutient la pétition lancée aujourd'hui. Pourquoi être favorable aux 30 km/h en ville ? JEAN SIVARDIÈRE. C'est un plus en matière de sécurité mais ça crée aussi moins de stress dans la ville, ça la rend plus attractive, plus apaisée. Avec une réduction de vitesse, les piétons auront moins cette impression d'agitation. Quand on vit dans une ville bruyante, on a envie de la fuir. Nous souhaitons donc que le 30 km/h devienne, dans les villes, la vitesse de référence avec des exceptions tout de même, notamment sur les voies de transit où l'on peut rouler à 50 km/h. Selon vous, la mesure changerait peu de chose pour l'automobiliste... Oui, au final, la contrainte serait très



(DR)

faible. Entre 30 et 50 km/h, le temps de différence passé au volant est minime. Une mesure appliquée dans toutes les villes permettrait de clarifier les choses dans la tête de l'automobiliste : quand il y a une règle générale avec quelques exceptions, on sait mieux comment il faut se comporter. Cela inciterait les automobilistes à rouler plus lentement partout. N'est-ce pas une manière de dissuader les citadins de prendre leur voiture ? Non. La dissuasion, elle se fait par une offre alternative en transports ou par des mesures tarifaires, comme les péages urbains. Mais, cette généralisation à 30 km/h peut rendre plus attractifs les modes de déplacement à pied ou à vélo, donc, donner envie de moins utiliser la voiture. Nous ne sommes pas anti-automobile. Mais nous pensons qu'il faut en maîtriser son usage.

Propos recueillis par V.M.D.

« Davantage au volant et moins au bureau ! »

CONTRE Pierre Chasseray, 40 millions d'automobilistes

Pierre Chasseray est délégué général de l'association qui défend les droits des conducteurs. Pourquoi vous opposez-vous à cette mesure ? PIERRE CHASSERAY. Tout d'abord parce que l'argument écologique ne tient pas. Des études ont montré qu'une voiture pollue plus en émissions de CO₂ à 30 km/h qu'à 50 km/h. Elle optimise ses rejets entre 50 km/h et 80 km/h ! Ensuite, d'un point de vue économique, il faut minimiser les temps en voiture si on veut optimiser les temps de travail. En descendant à 30 km/h, on sera davantage au volant et moins au bureau. C'est donc une erreur de généraliser. Mais on peut imaginer limiter à 30 km/h au cas par cas, à proximité de zones piétonnes, aux abords des écoles. Selon vous, cette mesure réduirait « la liberté » de l'automobiliste... Oui, on doit préserver son pouvoir de rouler, sa mobilité. Pourquoi ralentir



(DR)

le flux de circulation ? De fait, on va créer davantage de bouchons. Or, c'est durant les moments de congestion que les riverains ou les piétons se plaignent le plus de la voiture. Nous, on préfère une ville fluide ! Cette limitation de vitesse est une mesure autophobe qui présente les automobilistes comme de méchants pollueurs. Que préconisez-vous pour mieux partager la route ? Tout le monde est d'accord pour dire qu'on a besoin d'une diminution du trafic. Mais en même temps, on suppose sans cesse des places de stationnement dans les grandes villes. A Paris, 20 % des véhicules qui roulent à l'instant T cherchent, en fait, une place de parking ! Il suffirait d'en créer massivement pour qu'ils ne tournent plus en rond. N'oublions pas non plus qu'un automobiliste, c'est juste un piéton qui ne s'est pas encore garé.

Propos recueillis par V.M.D.

Le Parisien

L'actualité... Pages 2 à 14
 Votre département... Pages 15 à 20
 Sports... Pages 26 à 33
 Sport hippique... Pages 34 à 37
 Jeux... Page 46
 Vie pratique... Pages 47 et 48
 Le rendez-vous... Page 49
 Loisirs-Télévision... Pages 50 à 55
 Météo... Page 56

vitesse en ville à 30 km/h ?

Ici, on lève déjà le pied

Fontenay-aux-Roses (Hauts-de-Seine)

Cercle de rouge, le chiffre s'affiche dès l'entrée de la ville, qui le proclame en toutes lettres : Fontenay-aux-Roses, première ville 30 de France. Depuis 2004, la circulation est limitée sur tout le territoire de cette commune des Hauts-de-Seine, même sur les routes départementales.

Comme sur l'avenue Lombard, qui dévale la ville en direction de Sceaux. Les panneaux sont là, bien visibles, mais difficile de résister à la pente. « Même les bus roulent trop vite ! » grogne Roger, riverain de l'artère, qui se méfie chaque jour en sortant de chez lui. Plus haut, au carrefour de l'avenue Dolivet, un feu tricolore stoppe les ardeurs avant une longue descente vers Le Plessis-Robinson. « Mais quand il est au vert, les voitures foncent ! » pointe la fleuriste, qui voit les chauffards défilier chaque jour derrière ses bouquets de roses. Là encore, le panneau 30 est pourtant bien visible.



Fontenay-aux-Roses (Hauts-de-Seine), hier. La ville revendique être la première de France à avoir adopté la limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le territoire communal, et ce depuis 2004. (LP/Jean-Baptiste Quentin)

« La limitation, c'est une mesurette ! Ce qu'il faudrait, c'est plus de radars, plus de sanctions »

Jean-Marc, un père de famille

« Les gens continuent d'aller vite, regrette Jean-Marc, qui se dépêche de traverser au passage piétons avec sa fille Margot pour rejoindre l'école. La limitation, c'est une mesurette ! Ce qu'il faudrait, c'est plus de radars, plus de sanctions. Il n'y a guère que Mar-

celle, qui, à 75 ans, continue de trotter chaque jour dans les rues de la ville, à saluer sans réserve la mesure. Arrivée d'une commune voisine il y a trois ans, elle apprécie « le calme de Fontenay ». « Les gens sont prudents, je me sens vraiment en sécurité ».

N'en déplaît au concert des mécontents, les chiffres lui donnent raison : en dix ans, le nombre d'accidents a été diminué par trois à Fontenay-aux-Roses. « Selon le baromètre de la sécurité routière, nous sommes la ville

la plus sûre des Hauts-de-Seine », se félicite le maire PS, Pascal Buchet. Pour ce médecin, marqué par ses années passées dans les services d'urgences hospitalières, c'était une priorité : « Pendant dix ans, nous avons aménagé la voirie, installé chicanes et ralentisseurs. Et avant d'appliquer la limitation à l'ensemble de la ville, nous avions étudié chaque secteur, réuni les conseils de quartier : les risques pour les piétons sont les mêmes partout ! Pourquoi ne sécuriser que certaines

zones ? » La ville poursuit ses aménagements. Bientôt, c'est un radar avec un feu tricolore éducatif qui sera installé : il passera au rouge dès que les voitures dépasseront la limite autorisée.

« Bien sûr, tout le monde ne roule pas encore à 30 km/h, reconnaît l' élu, mais selon nos mesures, la vitesse moyenne a baissé de 20 km/h. » Et pour la commune, « les gains ne sont pas seulement pour la sécurité : les nuisances sonores ont diminué, la pollution aussi. » **PASCALLE AUTRAN**

De plus en plus de zones concernées

Depuis que Strasbourg a ouvert le bal dans les années 1990, les initiatives pour réduire la vitesse en ville ont essaimé partout en France.

■ **A Paris, toujours plus lent !** Dans la capitale, la mairie a créé, il y a environ deux ans, 17 zones de rencontre, limitées à 20 km/h. Les trottoirs y sont abolis : piétons, cyclistes et automobilistes sont invités à cohabiter sur la chaussée. Saint-Germain-des-Près ou le Marais devraient rejoindre le dispositif cette année. Par ailleurs, la capitale — qui attend que l'Etat valide son projet de descendre à 70 la vitesse autorisée sur le périphérique — compte 65 zones limitées à 30 km/h, dont bientôt le premier grand axe : l'avenue de Clichy (XVII^e).

■ **Moins de bruit à Cergy (Val-d'Oise).** Le quartier de la préfecture et du centre commercial des 3-Fontaines est passé en zone 30 en septembre 2011. Outre la sécurité des piétons, l'objectif était de réduire le brouhaha dû à la circulation. « Des études ont même montré des réductions allant jusqu'à 40 dB, soit une diminution de moitié de la perception de l'intensité de bruit de trafic », selon l'agglomération.

■ **Deux radars veillent à Choisy (Val-de-Marne).** Ce sont les radars zone 30 de tous les records. Il y a dix ans, à l'été 2003, un portique avec deux radars fixes, un de chaque côté, était installé sur la D 38, une route particulièrement accidentogène de Choisy-le-Roi. Il s'agissait alors des précurseurs des radars automatisés qui se sont depuis multipliés sur les routes françaises. Depuis leur installation, les automobilistes apprennent à lever le pied. En 2011, ils ont flashé 9 753 fois, contre 15 699 flashes en 2010 et 16 680 en 2009. (LP/Adrien Duffé)



VOIX EXPRESS

Accepteriez-vous de réduire votre vitesse en ville ?



Vincent René-Corail
33 ans, orthopédiste-orthésiste
Paris (XVII^e)

« Non, c'est un faux problème. On parle de vitesse mais le vrai danger c'est le comportement des automobilistes ! Les queues de poisson, les feux grillés, les priorités aux piétons non respectées... Tant que les gens seront irresponsables au volant, l'allure à laquelle on roule importera peu. Franchement, je ne vois pas l'intérêt d'étendre cette réglementation des zones 30 partout, j'irais plus vite en courant ! »



Didier Heslon
46 ans, photographe
Mareil-Marly (78)

« Oui, c'est nécessaire. En ville on a l'impression que les gens conduisent comme sur un circuit. Il y a tellement de piétons que l'insécurité est alarmante ! Il faut impérativement rouler plus doucement car même si 50 km/h n'est a priori pas une vitesse dangereuse, les routes ne sont pas suffisamment larges comme en Californie, d'où je suis originaire, pour que tous les usagers cohabitent de manière sereine. »



Pierre Goussard
26 ans, auditeur légal
La Tranche-sur-Mer (85)

« Pourquoi pas. Quand je travaille à Paris, je ne prends jamais ma voiture car je trouve la conduite citadine extrêmement dangereuse. Moins à cause de la vitesse des automobilistes que du non-respect de l'emplacement de chacun sur la chaussée. Il faut aussi penser à d'autres solutions que les zones 30. Par exemple, mettre plus de ralentisseurs dans les endroits sensibles et élargir les trottoirs pour la sécurité des piétons. »



Marie Sigwald
20 ans, étudiante
Eaubonne (95)

« Non. En tant que jeune conductrice, je suis craintive au volant, mais plus à l'aise en ville que sur autoroute. Conduire à 50 km/h avec prudence me semble donc parfait. Dans les zones limitées à 30 km/h, je trouve qu'on s'ennuie vite. Je doute que les conducteurs plus chevronnés respecteraient la limitation. Ce n'est pas qu'aux automobilistes de se restreindre : piétons et cyclistes aussi doivent mieux respecter les règles. »



Julie Laigneau
36 ans, commerciale
Paris (XV^e)

« Non, j'aurais du mal. Conduire à Paris c'est la plaie. C'est pour cela que je ne mers de ma voiture que pour mes loisirs, le week-end... Déjà que le trafic n'est jamais fluide, si en plus on doit réduire notre vitesse, alors je refuse. Mettre plus de temps pour arriver à destination, non merci ! Je pense que j'aurais beaucoup de difficultés à me tenir à une vitesse de 30 km/h, même si je suis plutôt respectueuse des limites. »

Propos recueillis par PAULINE LENOIR

■ **Deux fois moins d'accidents à Lorient (Morbihan).** La Bretagne est en pointe sur les zones de vitesse limitée. Depuis 2009, tous les quartiers de Lorient (Morbihan) sont en zone 30. Des zones dites de rencontre limitées à 20 km/h ont également vu le jour. Autant d'initiatives qui ont permis de diviser par deux le nombre d'accidents en dix ans. Comme à Lyon (Rhône), où le dispositif sera bientôt étendu au quartier de Perrache qui bénéficie depuis d'une « meilleure régulation du trafic », assure la mairie. Rennes (Ille-et-Vilaine) prend le même chemin : la mairie prévoit de faire passer de 25 à 75 % la proportion de zones limitées à 30 km/h d'ici à 2019.

■ **Strasbourg dit non, Dunkerque fait marche arrière.** A Strasbourg (Bas-Rhin), ville pionnière, les habitants ont dit non en mai 2011 à la proposition du maire de généraliser les 30 km/h à la quasi-totalité des rues de la ville. A Dunkerque (Nord), le maire a dû également revoir sa copie : la zone 30 lancée fin août a provoqué tant de grogne des commerçants et des automobilistes que Michel Delebarre a réduit la zone concernée. Dès le 8 octobre, plusieurs axes sont revenus à 50 km/h.

AVEC NOS ÉDITIONS ET NOS CORRESPONDANTS

Faut-il plafonner la vitesse en ville à 30km/h ?

Les zones 30 se multiplient dans les villes. Des associations veulent aller plus loin en lançant aujourd'hui une campagne de sensibilisation.

Frédéric Mouchon | Publié le 08.02.2013, 06h35



Des associations d'usagers des transports et de défense des piétons réclament la limitation de la vitesse à 30km/h à l'intérieur des villes. | (LP/Jean-BaptisteQuentin.)

L'idée d'une ville où les automobilistes lèveraient enfin le pied, longtemps considérée comme un doux rêve, fait — lentement mais sûrement — son chemin. Alors que de nombreuses cités françaises et européennes ont adopté le concept de villes 30, plusieurs associations d'usagers des transports et de défense des cyclistes et des piétons lancent aujourd'hui une campagne nationale de pétition demandant la généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h en ville.

« Jusqu'à présent, les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h en ville, souvent concédées sous la pression de parents ou de riverains devant une école ou dans certaines rues », expliquent les signataires, qui souhaitent que « l'exception devienne la règle ». Une vraie révolution urbaine qui permettrait, selon ses promoteurs, de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer la qualité de vie dans les zones résidentielles.

Une résolution du Parlement européen prise en 2011

Si les ONG européennes à la manœuvre recueillent un million de signatures d'ici à novembre (www.30kmh.eu), la Commission européenne pourrait alors se saisir de cette « demande citoyenne » et la transformer éventuellement en proposition de loi. Le Parlement de Strasbourg, lui, n'a pas attendu pour promouvoir l'idée. Lors d'une résolution adoptée le 27 septembre 2011, l'Assemblée européenne a vivement recommandé « aux autorités responsables de plafonner 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, dicit le Parlement, « afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables ». « Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h, le risque de décès est multiplié par neuf par rapport à un accident à 30 km/h », martèlent les associations. « Abaisser la vitesse à 30 km/h permettra non seulement d'épargner des vies et des blessés, mais aussi de redonner une image apaisée de la ville et d'inciter des automobilistes à reprendre la marche ou le vélo pour leurs petits déplacements de proximité », estime de son côté Gilbert Lieutier, président de l'association Rue de l'avenir.

Autres arguments invoqués : le moindre bruit (2,5 décibels en moins), la meilleure qualité de l'air, mais aussi les substantielles économies réalisées. Rouler moins vite permet en effet de diminuer sa consommation de carburant. Quant aux temps moyens de parcours générés par le passage à 30 km/h, ils n'en seront pas pour autant allongés, assurent les pétitionnaires qui estiment ce rab à dix-huit secondes seulement en moyenne. De quoi laisser perplexes des automobilistes confrontés aux affres des bouchons sans fin qui transforment souvent les chaussées en zone... 5 km/h !

Notre question du jour : Faut-il étendre la limitation de vitesse à 30km/h en ville ?

Est-il possible de limiter la vitesse à 30 km/h en ville ?

Réduire la vitesse en ville, c'est ce que demande une pétition européenne lancée vendredi en France. Le sujet fait grincer des dents. Etat des lieux et arguments, BFMTV.com fait le point.

Magali Rangin

Le 08/02/2013 à 16:25

Mis à jour le 08/02/2013 à 16:50



Un embouteillage sur les Champs Elysées. (JF Gornet - Flickr - CC)

1 / 1

UNE PÉTITION EUROPÉENNE POUR LIMITER À 30KM/H LA VITESSE EN VILLE 08/02 > VIDEO

Et si on réduisait la vitesse des véhicules dans les villes ? Moins de bruit, moins de pollution, moins d'accidents, les arguments des défenseurs de la mesure sont nombreux. Initiée en novembre dernier par un collectif de citoyens européens, la pétition "30km/h en ville" est lancée ce vendredi en France. Le *Parisien* en fait d'ailleurs sa une ce 8 février et interroge ses lecteurs sur l'opportunité d'une telle limitation en ville. BFMTV.com fait le point sur un sujet qui réveille les antagonismes piétons vs. automobilistes.

> Pourquoi une pétition ?

L'initiative citoyenne européenne (ICE) doit récolter un million de signatures d'ici le 13 novembre 2013, afin que la Commission européenne l'examine et la transforme éventuellement en proposition de loi. Elle vise à étendre les zones où la vitesse est limitée à 30km/h, qui existent déjà dans de nombreuses villes en Europe et en France. La limitation à 30km/heures deviendrait alors la norme dans toutes les agglomérations. "Notre vision est que le 30km/h doit devenir la vitesse par défaut dans nos villes et villages et que les autorités locales ne doivent autoriser des vitesses supérieures que là où c'est nécessaire" précise l'initiative sur son site. La pétition peut être signée ici. Pour l'instant elle a récolté près de 12.000 signatures.

> Les zones à 30 km/h, ça existe déjà ?

A Paris et dans plusieurs agglomérations en France, les zones à 30km/h sont déjà une réalité. La capitale compte ainsi quelque 70 quartiers limités à 30km/h. Le site Ville30, regroupe les villes qui mènent l'expérience et souhaitent que "la limitation à 50 km/h devienne l'exception au lieu de la règle et soit réservée à des axes de transit". Fontenay-aux-Roses, Lorient, Nogent-sur-Marne, ou encore Bougival font ainsi partie des villes pilotes. Fontainebleau mène l'expérience depuis deux ans et en dresse sur le portail de ville30, un bilan positif, constatant un apaisement de la circulation et des rapports entre cyclistes et automobilistes.

>> A LIRE AUSSI : Paris : le périphérique bientôt limité à 70km/h ?

> Limiter à 30km/h, ça change quoi ?

Sécurité, bruit, pollution, les arguments en faveur de la limitation à 30km/h dans les villes ne manquent pas. Olivier Razemon, journaliste au *Monde*, dont le blog *L'interconnexion n'est plus assurée* traite des transports, liste ainsi sept arguments en faveur de cette mesure. Dézinguant au passage certaines idées reçues, comme le fait que les voitures, c'est bon pour le commerce. Les cyclistes et les automobilistes seraient en effet de meilleurs clients que les automobilistes.

Parmi les arguments figurent aussi la sécurité. En 2011, les piétons représentaient 13% des tués. Selon les chiffres de la sécurité routière, depuis 2008, la mortalité la plus forte en milieu urbain est celle des piétons. Elle augmente même entre 2010 et 2011, alors que la mortalité en milieu urbain est en baisse. Avec une limitation à 30km/h, temps et distance de freinage diminuent, et la probabilité d'être tué s'en trouve également réduite.

Citons enfin la qualité de vie des riverains, qui s'en trouve améliorée - moins de bruit, moins de particules fines - ainsi que le confort des piétons et des cyclistes. Enfin, un argument auquel même les automobilistes pourraient être sensibles : moins de carburant consommé.

> Qu'en pensent les automobilistes ?

Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, prône, lui, la liberté et le "pouvoir rouler", mettant en avant la situation des automobilistes qui n'ont pas le choix. S'il approuve les zones limitées à 30 km/h autour des écoles et des zones de danger, élargir de telles limitations de vitesse est pour lui une aberration, qui ne réduit pas la pollution et serait "contre-productif d'un point de vue économique". Pierre Chasseray avance, en effet, que c'est entre 50 et 80 km/h que les véhicules polluent le moins. Il rappelle également qu'à Paris, ville où l'on roule le moins vite, la vitesse n'excède pas 17km/h, lorsque le trafic est congestionné. Pour lui, imposer aux automobilistes de rouler à 30km/h en ville, est une mesure impossible à respecter. Pour preuve, Dunkerque et Strasbourg, toutes deux pionnières dans la limitation à 30km/h sont "très vite revenues en arrière". Et de réfuter un autre argument développé par les pro-limitations : une ville où la vitesse est limitée à 30km/h n'est pas "une ville apaisée mais une ville qui tourne au ralenti". Une telle limitation ne ferait qu'ajouter "de la congestion à la congestion". Pour Pierre Chasseray, selon qui deux automobilistes sur dix sont en train de chercher une place, la solution n'est pas de sanctionner, mais de créer des places de parking.

EDITION DE STRASBOURG VILLE DE STRASBOURG
par **Aude Gambet**, publié le 08/02/2013 à 05:00

Transports

Une pétition européenne pour passer les villes à 30 km/h



Des associations voudraient accélérer le mouvement et lancent une pétition européenne pour faire du 30 km/h en ville la règle, et du 50 km/h l'exception.

À la faveur de l'aménagement d'un tram ici, de l'inquiétude de parents d'élèves là, les zones 30 s'étendent petit à petit. Si des communes comme Lorient ou Sceaux ont abaissé la vitesse sur la quasi-totalité de leur voirie, en ville, la règle reste le 50 km/h. La consultation organisée à Strasbourg sur la question en 2011, où le « non » à l'extension avait récolté 55 %, a sans doute douché les enthousiasmes.

Plusieurs associations * de piétons, de cyclistes ou d'usagers des transports en commun veulent remettre le sujet à l'ordre du jour et lancent vendredi une campagne de signatures afin de généraliser le « 30km/h comme vitesse de référence en zones urbaine et résidentielle ». En clair : passer la majorité de la voirie des villes à 30 km/h, mais conserver le 50 km/h sur les axes structurants. Pour les associations, il ne s'agit ni plus ni moins que d'un « changement de paradigme ».

Réduire la vitesse permet de réduire les accidents, font-elles valoir. Heurtés à 50 km/h, un piéton ou un cycliste décèdent dans 45 % des cas. À 30 km/h, la proportion tombe à 5 %. Très bien, mais abaisser la vitesse augmente pollution et temps de parcours, feront valoir les automobilistes. La perte de temps serait de 10 à 15 secondes pour un déplacement typique, où les conducteurs parcourent moins d'un kilomètre en zone 30 avant de rejoindre un grand boulevard à 50, répondent les associations. « On a fait l'expérience à Fontainebleau, l'allongement du temps de parcours est infinitésimal par rapport à l'apaisement de la circulation », appuie Claude Lievens, administrateur de la fédération des usagers de la bicyclette (FUB). « Si on veut atteindre l'objectif gouvernemental de 10 à 20 % des déplacements à vélo, il faut attirer de nouveaux adeptes. Et pour cela, il faut qu'ils se sentent en sécurité »

Pour que la commission européenne se saisisse de cette initiative citoyenne, la proposition doit recueillir un million de signatures dans sept pays membre de l'Union. Et ce avant le 13 novembre 2013. En deux mois, 11 457 paraphes ont été récoltés. « On y croit », dit Claude Lievens à la veille du lancement de l'opération en France. Depuis le début des initiatives citoyennes européennes en 2011, aucune n'est allée jusqu'au bout de la procédure, pour l'instant.

(*) Droits du piéton, Fédération nationale des usagers des transports, Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), France auto partage et Rue de l'Avenir.

Une campagne pour plafonner la vitesse à 30 km/h en ville

Mis à jour le 08/02/2013 | 09:16 , publié le 08/02/2013 | 09:16



Dans le centre de Paris, en juillet 2007.
(CLEMENS BILAN / AFP)

C'est une revendication qui fait grincer les dents de nombreux automobilistes : plafonner la vitesse à 30 km/h en ville, au lieu de 50 actuellement. Une campagne européenne est déclinée en France à l'initiative de plusieurs associations, rapporte *Le Parisien*, vendredi 8 février.

Cette Initiative citoyenne européenne (ICE), enregistrée en novembre 2012, dispose d'un an pour récolter plus d'un million de signatures dans les sept pays de l'Union européenne où elle a été lancée. Si cette condition est remplie, la Commission européenne pourrait alors se saisir du texte. Mais trois mois après le lancement de l'ICE, seules 11 600 personnes ont apporté leur soutien en ligne.

Les arguments des défenseurs du projet

"Notre vision est que le 30 km/h doit devenir la vitesse par défaut dans nos villes et villages et que les autorités locales ne doivent autoriser des vitesses supérieures que là où c'est nécessaire", expliquent les auteurs du texte. Face au scepticisme des automobilistes, les défenseurs du projet assurent que la mesure permettrait d'accroître la sécurité, puisqu'un *"piéton heurté à 50 km/h meurt dans 5 à 10 % des cas"* et qu'à *"30 km/h, cette proportion tombe à 2%"*.

La mesure comporterait d'autres avantages, comme le respect de l'environnement ou la maîtrise énergétique. *"Une conduite plus régulière et à bas régime consomme moins de carburant. En Allemagne, les automobilistes ont enregistré une diminution de 12% de leur consommation !"* assurent les défenseurs. *"Nous ne sommes pas anti-automobiles. Mais nous pensons qu'il faut en maîtriser son usage"*, estime Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) dans *Le Parisien*. Plusieurs autres associations sont mobilisées en France, dont la Fédération des usagers de la bicyclette ou France Auto Partage.

Une mesure déjà testée en France

Le quotidien cite plusieurs exemples de villes qui appliquent déjà la mesure. A Lorient (Morbihan), où tous les quartiers de la ville sont limités à 30 km/h, le nombre d'accidents a été divisé par deux. A Cergy (Val-d'Oise), deux quartiers sont concernés et ont connu de fortes réductions de bruit, de l'ordre de 40 décibels.

Mais d'autres villes ont dû revenir en arrière : les associations ont refusé la mesure à Strasbourg (Bas-

Rhin) et le maire de Dunkerque (Nord) a rétabli la circulation sur certains axes, face à la colère des commerçants et des usagers.

Toujours par souci de réduire la pollution, la mairie de Paris a demandé en septembre d'abaisser la vitesse maximale autorisée sur le périphérique de 80 à 70 km/h. Une proposition reçue par Matignon, qui doit maintenant trancher.

Francetv info

30 km/h en ville partout en Europe ?



Vendredi 08 février 2013 - 12:17

Des associations européennes viennent de lancer une pétition de grande ampleur pour voir la vitesse maximale autorisée en ville passer de 50 à 30 km/h.

Les voitures indésirables en ville? Actuellement, tout le laisse à penser. Alors que l'État envisage de remettre la pastille verte au goût du jour afin de limiter l'accès des grandes agglomérations aux véhicules les plus polluants, un collectif baptisé "30kmh – making streets liveable!" ("30 km/h: redonnons vie à nos rues!") lance une pétition à l'échelle européenne pour abaisser la vitesse en ville de 50 à 30 km/h. Selon les associations issues de 14 pays de l'Union européenne à l'origine de cette initiative, la mesure doit s'appliquer au nom de la sécurité routière mais aussi dans le but de diminuer le bruit et la pollution et encourager des choix plus efficaces en termes de mobilité.

Récolter un millions de signatures

Pour parvenir à leurs fins, les promoteurs doivent récolter, sur le site dédié à cette Initiative citoyenne européenne (ICE), plus d'un million de signatures provenant d'au moins sept états membres. Des conditions à remplir obligatoirement pour que la Commission européenne puisse se saisir de cette demande et la transformer éventuellement en proposition de loi. Lancée en novembre 2012, la mobilisation a glané, au moment d'écrire ces lignes, 11.690 soutiens. En France, certaines villes comme Angers ont déjà lancé le passage en zone 30 de l'ensemble de leurs rues résidentielles.

Photo: Panoramic

30 km/h maxi dans toutes les villes européennes ?

SUR : 8 FÉVRIER 2013, PAR : FRANCK DUPRE DAUTONEWS.FR



Associations d'usagers des transports mais aussi de défense des cyclistes et piétons, lancent ce vendredi une pétition pour généraliser la vitesse à 30 km/h en agglomération. Une vitesse maxi de 30 km/h en ville, une mesure déjà en place dans certaines cités de l'Hexagone et européennes mais que les ONG veulent systématiser sur le Vieux continent.

Cet abaissement de la vitesse dans toutes les villes, réduirait considérablement le nombre des accidents de la circulation (un piéton ou un cycliste a 9 fois plus de risques de décéder des suites d'un choc à 50 km/h au lieu de 30) assurent les signataires de ladite pétition. Une vitesse limitée à 30 améliorerait aussi la qualité de l'air et de vie dans les zones concernées, avec des nuisances sonores moindres. *Last but not least*, cela réduirait aussi *a priori* la consommation de carburant des usagers de la route.

Évidemment, des voix s'élèvent contre un tel projet. La plupart des « contre » rappellent que les villes sont déjà engorgées et qu'y ramener la vitesse à 30 km/h ne ferait que créer des bouchons supplémentaires. Les plus sages enfin, demandent simplement que l'actuelle limitation en vigueur de 50 km/h en ville, y soit plus souvent respectée. Pas idiot.

Une campagne européenne pour le 30 km/h comme vitesse de référence en ville

Transports doux

Publié le vendredi 8 février 2013

Plusieurs associations d'usagers des transports et de défense des piétons*, rejointes par les deux principales fédérations de parents d'élèves (FCPE et Peep), ainsi que par l'Union nationale des associations familiales (Unaf) et France nature environnement (FNE) ont lancé ce 8 février une campagne de signatures (<http://fr.30kmh.eu>) en faveur de l'instauration du 30 km/h comme vitesse de référence en ville et dans les quartiers résidentiels, le 50 km/h n'étant plus conservé que pour les axes de transit. Cette opération est menée dans le cadre d'une initiative citoyenne européenne (ICE) portée par des associations de douze pays de l'Union.

Le texte de cette initiative a été déposé le 13 novembre dernier auprès de la Commission européenne. Les promoteurs de l'ICE ont donc jusqu'au 13 novembre 2013 pour rassembler un total d'1 million de signatures, la France devant en recueillir au moins 55.000. C'est à cette condition que la Commission pourra se saisir officiellement de la demande et aller jusqu'à la transformer en proposition législative comme l'espèrent les signataires qui font valoir qu'elle s'inscrit dans la continuité d'autres initiatives en France (le "Manifeste pour une ville à 30 km/h" lancé le 4 mai 2011) mais aussi au niveau du parlement de Strasbourg. Le 27 septembre 2011, les eurodéputés ont en effet voté une résolution qui "recommande vivement aux autorités responsables 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 protéger les usagers de la route vulnérable".

Les associations françaises porteuses de l'initiative mettent elles aussi en avant les bienfaits d'une telle mesure pour l'amélioration de la sécurité routière – "passer de 50 à 30 km/h multiplie par neuf les chances de survie des piétons et cyclistes lors d'un accident", selon elles –, la réduction des sonores et de la pollution de l'air et, plus généralement pour bénéficier d'une ville "apaisée". "En maîtrisant ainsi l'automobile, cela permet de développer les transports collectifs et de mieux répartir l'espace au bénéfice des piétons, des cyclistes, des taxis, de l'auto-partage, etc.", souligne Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). "La généralisation du 30 km/h en ville augmente la convivialité et le bien-être des usagers tout en favorisant les modes de transport actifs car se déplacer à pied ou à vélo devient plus agréable et moins dangereux", estiment les associations. Une opinion partagée par Patrice Pattée, maire adjoint délégué aux déplacements de Sceaux (92) qui fait partie de la petite quinzaine de villes françaises à avoir généralisé le 30 km/h. "Cela s'est fait tranquillement, sans traumatisme et c'est aujourd'hui plébiscité par la population, témoigne-t-il. Au final, nous avons une ville calme, agréable, où même les automobilistes peuvent gagner du temps car pour faire moins de trois kilomètres, ce qui est le cas de la moitié des déplacements en ville, on va plus vite en vélo qu'en voiture."

Anne Lenormand

*Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), Droits du piéton, Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Rue de l'avenir, France Autopartage

Une pétition pour ralentir la ville à 30 km/h

La circulation en ville est actuellement limitée à 50 km/h, ralentie à 30 km/h autour des lieux dangereux comme les crèches ou les écoles. Une pétition est officiellement lancée ce vendredi 8 février à travers toute l'Europe pour imposer les 30 km/h partout.



Cette campagne s'intitule : "Une ville à 30 km/h plus sûre, plus agréable à vivre. Signez !". L'objectif du collectif qui la lance - il regroupe "Les Droits des Piétons", la FNAUT, "Auto-Partage" ou encore la Fédération des Usagers de la Bicyclette - est de réclamer que la vitesse en ville soit abaissée de 50 km/h à 30 km/h au nom de la sécurité routière. Cette opération est menée dans le cadre d'une Initiative Citoyenne Européenne (ICE) portée par des associations de sept pays de l'Union. L'objectif est d'atteindre un million de signatures en faveur de cette ICE, déposé le 13 novembre 2012 auprès de la Commission européenne, pour demander la préconisation d'une nouvelle vitesse de référence en ville et dans les quartiers résidentiels : en l'occurrence, 30 km/h, le 50 km/h n'étant plus conservé que pour les axes de transit.

Le site qui centralise les signatures se trouve [ici](#)

La vitesse bientôt limitée à 30km/h en ville ?

Le 09/02/2013 à 13:55 - Stéphanie Thibault

Réagissez !



Elles sont une exception, elles pourraient bien devenir la règle. Des associations de défense des usagers de la route militent en effet pour que la vitesse autorisée en ville soit diminuée de 50km/h à 30 km/h.

Certaines zones urbaines sont déjà limitées à 30 km/h. De nombreuses associations de défense des usagers des transports et de défense des piétons et des cyclistes ont lancé une pétition afin que la vitesse maximale autorisée en ville soit limitée à 30km/h partout. « Jusqu'à présent, les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h en ville, souvent concédées sous la pression de parents ou de riverains devant une école ou dans certaines rues » expliquent les signataires de la pétition. L'objectif est de réduire le nombre d'accidents et d'offrir un meilleur environnement aux citadins (moins de pollution, moins de bruit...).

Le Parlement européen a déjà émis une recommandation en ce sens le 27 septembre 2011. Dans une résolution, l'Assemblée européenne en effet indiqué qu'il était recommandé « aux autorités responsables de plafonner 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 ».

S'il s'agit pour l'heure d'une simple préconisation, cette mesure pourrait prochainement faire l'objet d'une loi. C'est en tout cas ce qu'espèrent les associations : si elles récoltent un million de signatures d'ici novembre (www.30kmh.eu), la Commission européenne pourrait s'en saisir et en faire une proposition de loi. « Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h, le risque de décès est multiplié par neuf par rapport à un accident à 30 km/h » rappellent-elles.

Toulouse

30 km/h partout en ville! À Toulouse on y travaille déjà

Ce vendredi, le quotidien « Aujourd'hui en France » se demande s'il faut plafonner la vitesse à 30km/h en ville. À Toulouse c'est déjà souvent le cas.



Par David Saint-Sernin

« Faut-il plafonner la vitesse en ville à 30km/h? ». Ce vendredi, le quotidien *Aujourd'hui en France* pose la question dans ses colonnes.

À Toulouse, cela fait bien longtemps que la question a été posée et que des réponses ont été apportées.

Exemple concret en ce moment même du côté du quartier Saint-Simon où les services travaux de la mairie finalisent la mise en place d'une « Zone 30 ».

Cette stratégie de circulation n'est pas nouvelle. Depuis plusieurs années, de nombreuses zones de la Ville rose sont passées dans cette configuration afin « *d'apaiser le quartier* » comme l'a écrit récemment Pierre Cohen, le maire de Toulouse, aux habitants de Saint-Simon.

« *Nous avons beaucoup insisté sur ce point ce qui fait qu'aujourd'hui, la plus grande partie des rues situées à l'intérieur des boulevards est limitée à 30 km/h, si ce n'est la rue de Metz et la rue du Languedoc. Au-delà, la mise en zone 30 se fait à la demande des habitants, en concertation avec eux. C'est ce qui s'est passé à Saint-Simon où nous avons tenu compte des remarques et contributions que nous avons reçues lors des Commissions de quartiers, des Conseils de secteurs et des ateliers spécifiques* », explique Bernard Marquié, l'adjoint à la mobilité et aux déplacements.

C'est cette politique du cas par cas qui va se poursuivre en 2013 puisqu'à l'heure actuelle **aucun passage en « Zone 30 » n'est programmé mis à part Saint-Simon.**

« *Mais cela sera par exemple en discussion quand on va parler de la question du stationnement dans un quartier comme celui de Marengo-Bonnefoy. Cela peut aussi être mis en place de façon plus ponctuelle sur une intersection ou un passage plus fréquenté* », précise Bernard Marquié.

Même si certaines associations regrettent cette baisse de la limitation de vitesse en avançant « la liberté bafouée » du conducteur, cette politique semble porter ses fruits, en témoigne le nombre d'accidents corporels sur les « Zones 30 » déjà créées. « *Zéro l'an dernier* », affirme l'élu.

Pour l'heure, seulement 24% des voies de Toulouse sont à 30 km/h

Reste que malgré cette volonté, la ville de Toulouse a encore du chemin à parcourir pour convertir toute sa voirie à 30 km/h. Seules 24 % de ses rues sont en effet dans ce cas actuellement, selon les chiffres donnés par la mairie.

De fait, **les craintes de ceux qui pourraient penser qu'à moyen terme, toutes les voies de circulation de la commune vont passer à 30 km/h peuvent être dissipées. Ce jour-là n'est pas encore arrivé.** « *Nous n'avons d'ailleurs pas les moyens financiers de faire tous les aménagements en même temps* », sourit Bernard Marquié. Cela n'a par ailleurs jamais été envisagé par la Ville.

Sur le territoire de la Communauté urbaine 382 km de rues sont aujourd'hui limitées à 30 km/h, soit 12 % des voies. Sur ces 382 km, 227 se trouvent sur la commune de Toulouse (24 % des voies). Il y a bien de la marge.

Débat sur la limitation de la vitesse à 30 km/h en ville

Mots clés : Sécurité Routière



Par Jean-Bernard Litzler

Mis à jour le 11/02/2013 à 16:55 | publié le 11/02/2013 à 11:46 Réactions (64)

La baisse du nombre d'accidents a été sensible dans les villes ayant déjà opté pour la limitation à 30 km/h. Crédits photo : MARTIN BUREAU/AFP

La mesure, demandée par plusieurs associations au niveau européen, n'est pas si utopique que cela. Une dizaine de villes l'appliquent déjà en France, comme Lorient, Fontainebleau ou Fontenay-aux-Roses.

Alors que le gouvernement vient de donner son accord pour abaisser la vitesse maximale sur le périphérique parisien de 80 à 70 km/h, **une campagne européenne vise à faire des 30 km/h la norme en ville**. Cette **initiative citoyenne européenne consiste à récolter un million de signatures** dans sept pays de l'Union européenne d'ici à novembre. Si c'est le cas, la Commission européenne pourrait alors se saisir du texte, mais pour l'instant, seules 12.000 signatures ont été recueillies.

La mesure, qui vient d'être relayée en France, n'est pourtant pas si utopique. Une dizaine de villes l'appliquent déjà comme Lorient, Fontainebleau ou Fontenay-aux-Roses. «La réduction de la vitesse est un bon outil pour accompagner les nouveaux plans de déplacements urbains», estime Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des usagers des transports. «Ce n'est pas seulement une question de vitesse, précise pour sa part Gilles Lieutier, président de l'association Rue de l'avenir. Il s'agit de rendre à la ville son identité réelle et d'avoir des rues plus sûres, plus agréables à vivre.»

Sceptique, Christian Scholly directeur général adjoint de l'Automobile club, explique: «Nous sommes favorables aux zones limitées à 30 km/h mais elles doivent être limitées à des quartiers résidentiels ou autour des écoles. Elles n'ont pas vocation à concerner une ville entière simplement en collant un panneau à l'entrée.» Il ne manque d'ailleurs pas de signaler que sa ville, Strasbourg, très en pointe sur l'usage du vélo, a rejeté par référendum (à 55 %) le passage à 30 km/h en 2011, tout comme la Suisse par votation fédérale (à 80 % en 2001). Une chose est sûre: le sujet crée un clivage très fort entre partisans et défenseurs. Le point sur les arguments en présence.

- La sécurité routière

La baisse du nombre d'accidents a été très sensible dans les villes ayant déjà opté pour la limitation à 30 km/h. «En dix ans, leur nombre a été divisé par trois dans la commune», souligne le maire de Fontenay-aux-Roses, Pascal Buchet. Pour cet ancien médecin urgentiste, éviter ces accidents de la route qu'il

côtoyait au quotidien a été l'une des motivations pour faire de sa ville la première commune intégralement limitée à 30 km/h dès 2005. De leur côté, les opposants voient d'un mauvais œil la généralisation de la circulation des vélos dans les voies à sens unique et estiment qu'elle est source de danger. Depuis 2010, les cyclistes peuvent en effet emprunter les sens interdits dans les zones 30 sauf décision contraire de la municipalité.

- Le coût

«L'aménagement de zone 30 nécessite des travaux importants et leurs coûts ne sont pas évalués par ceux qui veulent les mettre en place», pointe Christian Scholly, de l'Automobile club. «Il est vrai que les panneaux seuls ne servent à rien, admet Patrice Pattée, adjoint à Sceaux, ville limitée à 30 km/h depuis 2007. Mais les aménagements se font progressivement et ne sont pas si coûteux.» De son côté, le maire de Fontenay-aux-Roses admet consacrer à ces aménagements l'essentiel de son budget voirie, «entre 300.000 et un million d'euros par an».

- La pollution

Là encore il y a débat, car à vitesse constante une voiture pollue un peu plus à 30 km/h qu'à 50 km/h car elle est plus loin de son régime optimal. Tout se joue sur l'importance des accélérations et des freinages. «Un aménagement bien pensé doit dissuader l'automobiliste de reprendre de la vitesse sur toute la longueur de la voie», explique le maire de Sceaux, Pascal Buchet. Une chose est sûre pour tous, la limitation de la vitesse diminue les nuisances sonores.

- La fluidité du trafic

Le bon sens laisse penser que vitesse réduite est synonyme de bouchons. Pourtant, il faut reconnaître qu'en cas d'engorgement il est recommandé de lever le pied. Partant d'études selon lesquelles la vitesse moyenne en ville n'est que de 20 km/h, la limitation à 30 km/h n'aurait qu'un impact très limité et permettrait de mieux lisser la vitesse moyenne tout en réduisant les coups d'accélérateur.

Radio

- Radio Bleu Savoie, 7 février à 18h10 avec le Maire d'Annecy (Denis Moreau, Rue de l'avenir)
- Radio Bleu Ile de France, 8 février à 7h17 (Le coup de fil d'actualité), (Denis Moreau, Rue de l'avenir)
Lien : <http://www.francebleu.fr/infos/le-coup-de-fil-d-actualite/invitedujour-27>
- France Inter, journal Inter Treize, minute 24'38, 8 février (Claude Lievens-Souday, FUB et Gilbert Lieutier, Rue de l'avenir)
Lien : <http://www.franceinter.fr/emission-le-journal-de-13h-inter-treize-podcast-28>
- RTL, 8 février (Claude Lievens-Souday, FUB)
- RMC, Emission brunemétrie, 8 février
Lien : <http://www.rmctalk.fr/fr/dossiers-en-images/1158/08101/stupide-de-reduire-la-vitesse-a-30km-h-en-ville.html?t=reactions>
- RFI Amérique Latine, 8 février (Claude Lievens-Souday, FUB)
- France Bleu Maine, émission Moteurs, 20 février (Claude Lievens-Souday, FUB et Pierre Chasseray, 40 millions d'automobilistes)

Télévision

- France 3 national, journal 12/13, 8 février (Fabrice Michel, FNAUT)
- France 3 régional Ile de France, journal 12/13, 8 février (Jean Sivardière, FNAUT)
- France 2, journal de 20h, 8 février (Fabrice Michel, FNAUT)
- ITélé, 8 février
Lien vers la vidéo en ligne : <http://www.itele.fr/france/video/limitation-de-vitesse-pour-une-ville-a-30kmh>
- LCI, 8 février (Jean Sivardière, FNAUT)
Lien vers la vidéo en ligne : <http://lci.tf1.fr/france/societe/ils-veulent-rouler-a-30km-h-en-ville-7817638.html>
- M6, 8 février (Jean Sivardière, FNAUT)
- France 3 Lyon, 19 h 17, 8 février (Yves Gascoin, Droits du Piéton)
- TF1, journal de 20 h, 8 février (Yves Gascoin, Droits du Piéton)
- BFMTV, 8 février (Patrick Saule, FUB)
Lien vers la vidéo en ligne : <http://www.bfmtv.com/societe/une-petition-europeenne-limiter-a-30km-h-vitesse-ville-444132.html>
- Televisa (télévision mexicaine). Reportage de 15 minutes, 20 février (Claude Lievens-Souday, FUB).