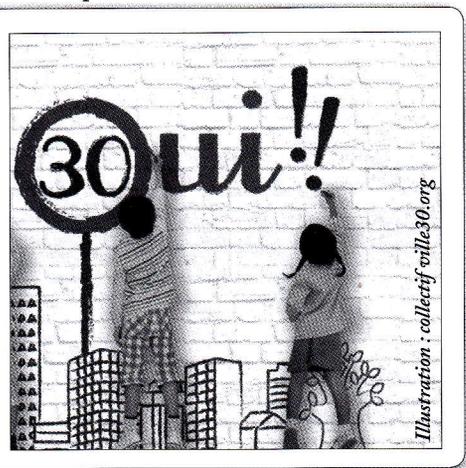


30 KM/H : REDONNONS VIE À NOS VILLES !

En 2011, la FNAUT a signé un manifeste pour l'extension du 30 km/h en ville (FNAUT Infos n°197). Début 2013, Rue de l'avenir, les Droits du Piéton, la FUB, France Autopartage et la FNAUT ont fait connaître la pétition lancée par l'Initiative Citoyenne Européenne pour la généralisation du 30km/h comme vitesse de référence en ville. La pétition peut être signée sur le site <http://fr.30kmh.eu>.

L'objectif recherché est large : assurer une meilleure sécurité des usagers de la rue (à 30 km/h, il faut 13 m pour s'arrêter ; à 50 km/h, il faut 28 m) ; réduire le bruit du trafic (on peut diminuer son intensité de 2,5 db) ; pacifier la ville, la rendre plus désirable ; inciter les citadins à privilégier la marche et le vélo pour les déplacements de proximité.

Cette initiative suscite cependant diverses incompréhensions et objections auxquelles nous répondons ci-dessous.



1 - « 30 km/h sur toute la ville, c'est irréaliste, cela ne serait pas respecté »

Il ne s'agit pas d'abaisser uniformément la vitesse limite à 30 km/h. Aujourd'hui la vitesse est limitée à 50 km/h sur toute la ville, sauf dans les zones 30 km/h, les zones de rencontre (20 km/h) et les zones piétonnes. Il s'agit d'inverser la règle et l'exception : la vitesse de 30 km/h est la mieux adaptée sur 80% de la surface de la ville, le 50 km/h resterait autorisé sur les axes de liaison entre quartiers.

2 - « Faisons d'abord respecter partout la limitation à 50 km/h »

La réglementation ne doit pas être irréaliste et trop s'écarter des comportements observés. Mais rendre une réglementation plus stricte fait évoluer les comportements : quand la limite de vitesse en ville a été abaissée de 60 km/h à 50 en 1990, la vitesse moyenne a très vite diminué de 4 km/h.

3 - « C'est le comportement de certains automobilistes qui est dangereux, pas la vitesse »

Dans un choc à 30 km/h, la probabilité pour un piéton d'être tué est de 15 % ; à 50 km/h, elle passe à 60 %.

Créer de vastes zones 30 inciterait les automobilistes à se montrer plus attentifs aux autres usagers de la rue et à mieux respecter la limitation à 50 là où elle resterait en vigueur : s'il roule lentement, le champ de vision du conducteur s'élargit, il anticipe mieux.

4 - « On pollue plus à 30 qu'à 50 »

Le moteur d'une voiture roulant à 30 est plus éloigné du régime optimal que celui d'une voiture roulant à 50. Mais, en ville, on ne roule pas à vitesse constante et les arrêts sont fréquents. La pollution dépend davantage de la fréquence et de l'amplitude des variations de vitesse que de la vitesse moyenne. En définitive, on pollue moins à 30 qu'à 50 car, à 30, on prête davantage attention aux autres usagers de la voirie et par suite on conduit de manière plus anticipée et moins heurtée qu'à 50.

5 - « On va freiner les autobus »

Les bus circulant sur les axes restant à 50 ne seront pas concernés. Ceux qui, à l'inverse, assurent la desserte interne des quartiers résidentiels roulent déjà à faible vitesse. Mais les rues empruntées par des bus de lignes structurantes doivent rester à 50 : on peut sécuriser les traversées piétonnes par des ralentisseurs (cousins berlinois ne pénalisant pas les bus) et le voisinage des arrêts par des zones de rencontre.

6 - « L'automobiliste va perdre du temps »

Si la vitesse est limitée à 50, la vitesse moyenne est de 19 km/h ; si elle limitée à 30, la vitesse moyenne est de 17. Selon un test du CERTU sur un itinéraire toulousain de 7,6 km, le temps de parcours moyen passe ainsi de 24 minutes à 50 km/h à 27 minutes à 30 km/h. Mais Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, affirme que 30 en ville signifie « davantage de temps au volant, moins de temps au bureau ». Ce n'est pas sérieux : en milieu dense, la moitié des déplacements se fait sur moins de 3 km ; la vitesse limite restant à 50 sur les axes prioritaires, le temps perdu par les automobilistes serait négligeable. « Si je suis pressé, dit très sérieusement le maire de Bâle, je prends mon vélo ».

7 - « On va créer des bouchons »

Le débit d'une rue est maximal à 50 km/h (2000 véhicules/heure) ; à 30 km/h il est un peu inférieur (1800 véhicules/heure). Mais la capacité d'une rue dépend essentiellement du nombre et de la capacité des carrefours.

Le report de trafic sur le vélo diminuera les embouteillages et la pollution.

8 - « Une ville doit être vivante, vous voulez l'endormir, la paralyser »

Il ne faut pas confondre vitalité économique et agitation. Une ville vivante n'est pas une ville bruyante et stressante qui donne à ses habitants l'envie de fuir chaque week-end, mais une ville calme, plus agréable à vivre,

attirante pour les habitants de la périphérie et où les visiteurs ont envie de flâner.

9 - « Votre véritable objectif est de brimer les automobilistes »

L'objectif est d'abord de préserver la sécurité des piétons et des cyclistes, qui sont très vulnérables en ville, et de limiter les nuisances du trafic routier. Actuellement, ce sont plutôt les automobilistes trop pressés qui briment les piétons et les cyclistes. Une ville n'est pas un circuit de formule 1.

10 - « C'est une mesure liberticide »

C'est le leitmotiv des automobile-clubs : laissez-nous rouler tranquilles, nous avons tous les droits ! Mais où est la liberté d'un automobiliste quand il est coincé dans un bouchon, passe 20% de son temps au volant (paraît-il) à chercher une place de parking et dépense 3 à 4 fois plus que s'il circulait en bus ou à vélo (FNAUT Infos n°211 et 212) ? Et la liberté de l'automobiliste doit-elle l'emporter sur celle du piéton, du cycliste, du citadin dont l'espace vital est envahi par la voiture ?

11 - « Sans le dire, vous voulez chasser la voiture de la ville »

Si la voiture n'est pas nécessaire pour un grand nombre de déplacements quotidiens répétitifs, elle reste utile pour divers types de déplacements diffus. L'objectif n'est donc pas de chasser la voiture, mais de maîtriser son usage aujourd'hui trop systématique, en régulant sa vitesse et l'espace qui lui est accessible. Et les automobilistes sont aussi des citoyens, ils ont tout à gagner à un meilleur fonctionnement et à une humanisation de la ville.

12 - « Le 30 km/h en ville, ça ne peut pas marcher »

Graz, deuxième ville autrichienne (250 000 habitants), a été la première ville en Europe à mettre en place, en 1992, une zone 30 sur l'ensemble de son centre-ville : aujourd'hui 80% de la population approuve ce choix. Le 30 km/h est instauré aujourd'hui dans de nombreuses villes en Europe ; 15% des Britanniques vivent aujourd'hui dans des villes à 20 mph (30 km/h).

13 - « A l'étranger peut-être, mais c'est contraire à la mentalité française »

En France, le 30 km/h est déjà en vigueur à Sceaux, Clamart, Fontainebleau, Lorient,... et les projets sont nombreux : Angers, Rennes, Toulouse, Dijon,...

Il n'y a pas si longtemps, on disait : le tramway, c'est bon pour les suisses, le vélo pour les néerlandais. Mais le tramway a été adopté dans une vingtaine de villes françaises et connaît un grand succès, et la pratique du vélo ne se développe pas qu'à Strasbourg.

Les innovations volontaristes font toujours peur : zone piétonne, tramway, péage urbain, 30 km/h. Mais une fois en place, elles sont plébiscitées !