Neuf mois pour défendre “la ville à 30”
Compte-rendu de la conférence de presse du 8 février 2013

La Maison du Vélo accueille les journalistes

Il faut croire qu'il n'est pas indispensable de parler sous les lambris dorés d'un grand hôtel pour attirer l'attention des médias. C'est en effet dans le cadre très modeste des locaux de Vélorution, à Paris, que, le 8 février dernier, cinq associations - Les Droits du piéton, la Fédération Nationale des Usagers des Transports, la Fédération des **Usagers** de la Bicyclette, France Auto Partage, Rue de l’Avenir - ont donné **le coup d'envoi officiel, en France, d'une campagne européenne intitulée "30 km/h : redonnons vie à nos villes"… et le moins qu'on puisse dire, c'est que la presse écrite et audio-visuelle s'en est largement fait l'écho !**

Il est vrai que le message transmis par les cinq associations à l'origine de cette campagne touchait un terrain extrêmement sensible - celui de la circulation automobile -, leur objectif étant de lancer une pétition pour réclamer l'instauration d'une nouvelle norme de la vitesse en ville à 30 km/h !
Ce manifeste a été présenté dans le cadre d'une Initiative Citoyenne Européenne (ICE) soutenue par sept pays de l'Union et déposée en novembre dernier auprès de la Commission européenne. Ses instigateurs ont jusqu'à novembre prochain, pour récolter au sein de l'Union **un million de signatures, dont 55 000 en France.** Dans ce cas, la Commission européenne sera tenue d'en étudier les termes et d'envisager sa mise en œuvre.

Pour les associations françaises porteuses du projet, il y a donc urgence à convaincre les citoyens de la justesse de la démarche afin de susciter leur adhésion. C'est ce à quoi s'est attelée la poignée d'intervenants lors de cette conférence de presse. Gilbert Lieutier, Président de Rue de l'Avenir, n'a pas voulu nier les réticences que cette proposition suscite chez les automobilistes, mais il s'est dit persuadé

qu'elles sont dues pour l'essentiel à un manque d'information : " ***nous devons faire comprendre qu'une ville à 30, c'est d'abord et avant tout une ville à vivre.*** *Car pour ceux qui y habitent ou y travaillent, cela se traduit par plus de sécurité, moins de pollution, moins de bruit, plus d'agrément et de confort, plus de mobilité. Sans oublier le bénéfice santé."*

Ce n'est surtout pas, comme on l'entend souvent, une ville qui tourne au ralenti. C'est même tout le contraire, a-t-il expliqué, rappelant que dans les centres urbains, la vitesse moyenne d'un véhicule motorisé ne dépasse guère les 20 km/h. ***"En fait, une ville à 30, c'est une ville rapide,"*** a précisé pour sa part Patrice Pattée. Et cet adjoint au maire de Sceaux, sait de quoi il parle : depuis 2007, sa commune est passée progressivement au 30 km/h. *"Nous avons commencé par créer des chicanes, des stationnements alternés, des écluses, des portes, etc. - l'arsenal habituel pour réduire les vitesses. Puis en 2009, nous avons ouvert tous les sens interdits aux vélos, mesure* ***qui*** *a largement contribué à pacifier nos rues. Aujourd'hui, Sceaux est une ville agréable et calme, où l'on circule bien. Notre démarche est plébiscitée par les habitants."*

Autre idée fausse que les intervenants ont tenu à dénoncer : à 30 km/h, une voiture pollue plus qu'à 50 km/h. Si, sur le papier, c'est exact, c'est beaucoup moins vrai sur le terrain car dans une ville où la vitesse est limitée à 50 km/h, les voitures ne cessent d'accélérer et de freiner, alors qu'**à 30, on peut "lisser" sa vitesse, adopter une conduite plus souple, donc plus économe et moins polluante.**

Mais, ont-ils expliqué, **il suffit d'aller voir ce qui se passe dans les villes françaises déjà gagnées au "30 km/h" - telles Angers, Fontainebleau, Lorient, Rennes, Fontenay-aux-Roses, etc.- pour comprendre tout l'intérêt de la démarche**. Ou bien, encore plus nombreuses et parfois avec une plus longue expérience, des villes étrangères comme Zurich, Bruxelles, Amsterdam, Copenhague ou Munich. *"Et croyez nous, aucune de ces villes ne voudrait revenir en arrière"*, a assuré Patrice Pattée.

Une chose est sûre, l'organisation de "la ville à 30" amène à regarder la ville autrement. Non seulement,

comme l'a souligné Jean Sivardière, de la FNAUT, parce qu'une telle réduction de la vitesse est un atout pour la sécurité routière, mais aussi parce qu'elle constitue **un outil privilégié pour un meilleur partage de la voirie et par là même, pour la mise en œuvre des plans de déplacements urbains.**
Par ailleurs, elle permet de limiter l'espace accessible aux véhicules motorisés. Une voiture qui roule à 30 km/h a en effet besoin de bien moins de place pour circuler qu'à 50. *"Cela permet de récupérer de l'espace, d'élargir les trottoirs, de créer des itinéraires vélo, d'agrémenter les rues,"* a précisé Claude Liévins, de la FUBicy qui voit dans **le concept de "ville à 30" un bon moyen de développer la part du vélo dans les déplacements urbains.** *"En France, on culmine à 4% alors que les Hollandais sont à 18 %, les Danois à 27 % ! Le frein, c'est la circulation automobile ; elle fait peur. Il faut donc la pacifier… "* Autre avantage : à 30 km/h, il n'y a plus de conflits entre les différents usages, donc plus de nécessité de prévoir des aménagements coûteux, précise Patrice Pattée. Un argument de poids en ces temps de vaches maigres…

Répondant par avance à ceux qui parlent d'une déclaration de guerre aux automobilistes, les associations porteuses du manifeste ont rappelé qu'elles ne cherchaient pas à chasser le trafic motorisé des villes, mais seulement à l'apaiser, à le maîtriser en réservant le 50 km/h aux seuls axes de transit, voire en acceptant d'éventuelles dérogations à 70 km/h pour les périphériques. En revanche, les voies résidentielles, les lieux de rencontres, de commerce, toutes les rues qui ont vocation à être des espaces d'échanges doivent peu à peu être intégrées à des zones 30.

LA PETITION

Objet : « Nous suggérons une limitation de vitesse standard de 30km/h (20mph) au sein de l'Union européenne pour les zones urbaines/résidentielles. Si elles peuvent démontrer que les besoins environnementaux et de sécurité des usagers les plus vulnérables sont respectés, les collectivités locales pourront mettre en place d'autres limitations de vitesse ».

Principaux objectifs : L'UE a des objectifs clairs en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, mais ces derniers ne sont pas encore atteints. Une limitation standard de 30km/h (20mph) permettrait de les atteindre plus efficacement, comme ceci a été le cas dans les domaines de la réduction des accidents graves et mortels, des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des émissions de CO2 et de l'amélioration des flux de trafic. Les usagers peuvent circuler en ayant moins peur. Les modes de transports plus écologiques deviennent plus attractifs. Afin de respecter le principe de subsidiarité, les autorités locales doivent avoir la possibilité de mettre en place d'autres limitations de vitesse et de mettre en place des mesures alternatives pour atteindre ces objectifs.

Reportage réalisé par Arlette Chabrol, membre de Rue de l'Avenir