



LIGUE DE
DÉFENSE DES
CONDUCTEURS

STOP à la répression absurde, OUI à une conduite responsable

FÉVRIER 2017

ENQUÊTE :
LA FACE CACHÉE
DES VILLES
À 30 KM/H

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I. LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H EN VILLE, UNE DIFFUSION VIRALE D'UN MODÈLE UNIQUE	6
II. POLLUTION ET EMBOUTEILLAGES, CONSÉQUENCES DES VILLES À 30 KM/H ANTI-VOITURE	10
1. ALORS QU'IL EST PRÉSENTÉ COMME UNE SOLUTION À LA POLLUTION ET AU BRUIT, LE 30 KM/H AUGMENTE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET SONORE	10
2. LES VILLES À 30 CRÉENT DES EMBOUTEILLAGES QUI PARTICIPENT D'UNE POLITIQUE ANTI-VOITURE	12
III. LE 30 NE RÉDUIRA PAS LE NOMBRE D'ACCIDENTS, BIEN AU CONTRAIRE	14
1. IL N'Y A PAS QUE LA VITESSE : LES PIÉTONS ET CYCLISTES SONT RESPONSABLES DE LA MOITIÉ DES ACCIDENTS QUI LES CONCERNENT	14
2. LES DANGERS DU RÉGIME D'EXCEPTION POUR LES CYCLISTES DANS LE CODE DE LA ROUTE	15
3. LES RISQUES SPÉCIFIQUES DU 30 CONDUISENT CERTAINES VILLES À RENONCER AU « 30 » OU AU « DOUBLE SENS CYCLABLE »	19
4. CERTAINS AMÉNAGEMENTS DE ZONES 30 NUISENT À LA SÉCURITÉ	19
5. DES SOLUTIONS INTELLIGENTES POUR ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE	21
IV. LES COÛTS CACHÉS DES ZONES 30	22
1. LE COÛT POUR LA VILLE ET LE CONTRIBUABLE : LE PRIX D'UN PANNEAU 30 CACHE LA FORÊT DES DÉPENSES D'AMÉNAGEMENT DES ZONES 30	22
2. LE COÛT POUR LE COMMERCE : DES CENTRES-VILLES SINISTRÉS PAR LA POLITIQUE ANTI-VOITURE	25
3. LE COÛT POUR LE CONDUCTEUR : AMENDES ET RETRAITS DE POINTS POUR EXCÈS DE VITESSE, TRAJETS COMPLEXIFIÉS ET RALLONGÉS	27
4. FACE À TOUTES CES CONTRAINTES, LA POPULATION N'EST PAS FAVORABLE AU « 30 »	28
CONCLUSION : REFUSONS CETTE RÉDUCTION DE VITESSE PRÉJUDICIALE ET IMPRATICABLE !	30

INTRODUCTION

Une fois le permis de conduire obtenu, le *Code de la route* qui nous a aidés à l'obtenir tend à prendre la poussière sur une étagère. Sans forcément nous en rendre compte, nous gardons alors une image figée des règles de conduite. La circulation au jour le jour nous fait parfois oublier que la route est un domaine dont la réglementation et la pratique ont radicalement changé en quelques décennies. En effet, le fleurissement de nouveaux panneaux chasse les repères les mieux ancrés, notamment en matière de limitation de vitesse. Par exemple, se souvient-on qu'en 1990, la vitesse maximale en agglomération passe de 60 à 50 km/h ? La même année sont créées les zones 30, c'est-à-dire des zones de circulation où la vitesse est limitée à 30 km/h. Au total, dans ce cas de figure, la vitesse réglementaire en ville a donc été divisée par deux. Pour prendre une mesure aussi draconienne, il faut qu'elle porte un avantage absolu. Sinon les contraintes qu'elle entraîne n'en valent pas la peine. Pourtant aujourd'hui, cette limitation à 30 km/h se développe fortement. Selon les cas, la mesure concerne certains quartiers, toute la commune considérée ou même l'agglomération entière. Des villes aussi importantes que Paris, Grenoble ou Toulouse ont entrepris pareil projet. Du village à la capitale, la liste des territoires concernés ne cesse de s'allonger.

Dans ce contexte, la multiplication des zones 30 constitue un enjeu national et local pour les déplacements, la sécurité routière, l'environnement et l'économie. Or la communication en ce domaine est souvent univoque, promotionnelle et peu instructive. Il importe donc de discerner toutes les conséquences de ce phénomène afin d'en percevoir aussi les écueils. En effet, la généralisation du "30 km/h" oblige à réorganiser la circulation urbaine d'une façon telle qu'elle peut accroître les risques d'accidents. En outre, cette mesure conduit à remodeler toutes les voies par des aménagements très coûteux et contraignants pour la conduite. Tout cela, alors que les véhicules polluent davantage à 30 km/h qu'à 50 km/h !

La ville à 30 km/h ne se résume donc pas à quelques panneaux "30" : elle a un fort impact dans la vie quotidienne. Cette étude a pour objet de présenter des aspects méconnus des villes à 30 km/h. Il s'agit de fournir des éléments qui permettront à chacun de forger son point de vue sur cette question. En effet, certaines réalités associées à la généralisation des 30 km/h incitent à ne pas passer à 30 km/h. Or il faut bien garder en tête, en lisant cette étude, qu'il ne s'agit pas seulement d'une rue ou d'une zone 30 mais bien de villes et d'agglomérations entières.



I - LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H EN VILLE, UNE DIFFUSION VIRALE D'UN MODÈLE UNIQUE

De nombreuses municipalités étendent à la quasi-totalité de leurs rues la limitation de la vitesse à 30 km/h, le plus souvent sans prendre l'avis de leurs administrés. On s'oriente à l'évidence vers une généralisation des villes à "30" : cela concerne non seulement la capitale mais aussi de nombreuses villes dans toute la France. Certains de ces projets ont déjà abouti et d'autres sont en cours de développement.

À l'exemple de Grenoble et de Paris, beaucoup de communes se lancent dans un développement radical des zones 30 pour couvrir la quasi-totalité de leur ville ou de l'agglomération. De tels programmes semblent fondés sur un mimétisme plutôt que sur une analyse de terrain. Cela alimente un phénomène qui se propage dans toute la France. Mais une fois le paysage urbain marqué par tous les travaux et aménagements qui constituent la ville à 30 km/h, il est difficile de faire marche arrière : il faut alors composer avec de nouvelles contraintes de circulation. Or cette diminution importante de la vitesse va fortement augmenter les temps de trajet. On nous vend une ville à "30" apaisée, détendue et sympathique. Cependant, sous des dehors légers, on entre dans des situations quotidiennes que peu de gens sont disposés à accepter. L'objet de cette étude est donc d'examiner les différentes conséquences concrètes du "30". Or la prise en compte de tous ces éléments est de nature à faire refuser le passage à 30 km/h.

Oui, comme dans une publicité, les argumentaires qui promeuvent la ville au ralenti assurent notamment que l'air y sera moins pollué et que chacun y "partagera" courtoisement la route avec les autres. Et avec le sourire. Qui ne souhaiterait pareille situation ? Mais comme la suite de cette étude vous le montrera, en fait, on demande aux gens un effort important. Au vu de tous les éléments qui plaident en défaveur du "30", il n'est donc pas égoïste de refuser le "30". Alors, allons voir derrière cette ville de rêve, la face cachée des villes à 30 km/h.

Certaines villes sont déjà entièrement à 30 km/h

La liste des villes qui sont déjà entièrement à 30 km/h s'allonge. En voici quelques exemples :

Depuis 2016, dans Grenoble (161 071 habitants) et 43 des 49 communes de son agglomération (447 692 habitants dans la métropole), la vitesse est limitée à 30 km/h (Cf. www.lefigaro.fr, 15/09/2015). Cette transformation concerne donc une vaste population. Le cas de Grenoble-Alpes Métropole témoigne ainsi de l'ampleur du phénomène des villes à 30 km/h. L'initiative de Grenoble a d'ailleurs connu un grand écho : aucun élu ne voulant rester au bord du chemin, des communes importantes sont désormais gagnées par la tentation du grand excès de lenteur. Plus généralement, dans la ville à 30 km/h, bien des routes sont faites pour des vitesses plus élevées.

Cependant, si Grenoble a relancé cette mode, Lorient avait fait ce choix bien avant. Effectivement, dans le Morbihan, Lorient a été pionnière en la matière. En effet, elle s'est lancée très tôt dans la multiplication des zones 30, au point d'aboutir dès 2009 à leur généralisation. Comptant environ 60 000 habitants, Lorient est la première ville française de cette taille à avoir mené ce projet à son terme. Elle fait donc figure de référence pour d'autres communes tentées de s'engager en pareille voie. Parmi les outils employés par Lorient pour diminuer la vitesse des véhicules, figure la réduction des chaussées, notamment en se servant des places

de stationnement alterné comme de chicanes. La ville a aussi planté de nombreux arbres pour brouiller les perspectives. Par ailleurs, Lorient a installé un ensemble de petits ronds-points. L'objectif d'une ville entièrement à 30 km/h étant désormais atteint, Lorient peaufine son dispositif avec des zones à 20 km/h et en ajoutant un aménagement spécifique à la moindre hausse de vitesse constatée (Sources : CERTU, Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, 2008 et *Le Figaro*, 01/04/2016). Dans la ville à 30 km/h, c'est donc l'aménagement qui guide ou contraint la conduite : l'acquisition des informations par le conducteur passe au second plan.

Beaucoup plus au sud, en Haute-Garonne, Toulouse est passée à 30 km/h en 2015 dans une certaine discrétion, au regard de l'importance de sa population (453 317 habitants).

Au fait, qu'en est-il de l'Île-de-France ? En Seine-et-Marne, la paisible commune de Fontainebleau (15 949 habitants) a été gagnée par la mode des 30 km/h en 2010. Une association de cyclistes a choisi cette ville pour comparer les temps de conduite pour un même trajet effectué en voiture à 50 km/h, puis à 30 km/h, et enfin en vélo (Source : <https://ville30.org>, 23/12/2012). Les conclusions de cet essai, qui montre une hausse de 10 % du temps de parcours à 30 km/h, ont permis à cette association d'en déduire que la perte de temps était minime (une minute et trente secondes). Cette conclusion a été bien reprise médiatiquement. Cependant il s'agit d'un simple parcours de 8 ou 9 minutes, sur 2,9 km, dans des rues tranquilles. On ne saurait donc en tirer une loi générale. En effet, sur des trajets plus longs et plus difficiles, les pertes de temps liées à une telle réduction de vitesse paraîtront moins anodines. D'autant que ce type de déplacement s'ajoute souvent à un voyage en train depuis Paris. En effet, tout le monde n'a pas la chance de travailler à Fontainebleau. Qu'à cela ne tienne : dans le même vaste département de Seine-et-Marne, la préfecture de Melun (40 066 habitants) a également suivi la voie du "30" en 2013. Cette ville soumise à des exigences administratives et professionnelles importantes a donc choisi la même limitation de vitesse qu'une ville touristique de population moins nombreuse.

Dans les Hauts-de-Seine, le verrouillage à 30 km/h touche notamment, depuis 2008, la ville de Sceaux (19 718 habitants). Cette dernière semble ainsi cultiver l'image tranquille d'une ville centrée sur son célèbre parc. Or elle comporte aussi une université active. Dans ce département, d'autres communes ont généralisé le "30" : Fontenay-aux-Roses (22 378 habitants) depuis 2005 ; Clamart (52 203 habitants) depuis 2007 ; Clichy-la-Garenne (59 255 habitants) et Sèvres (23 404 habitants) depuis 2008.

Dans le Val-de-Marne, l'abaissement de la vitesse à "30" touche Nogent-sur-Marne (31 367 habitants) depuis 2006, et, depuis 2007, une ville aussi active que Rungis (5 621 habitants), connue pour son vibrant Marché d'Intérêt National.

Ces noms témoignent du fait que la généralisation des zones 30 ne concerne pas uniquement de petites communes qui vivent du tourisme et dont le centre historique est fait de rues si étroites que la vitesse de 30 km/h y relève du bon sens. Cette limitation concerne désormais des villes dont la population est nombreuse et a besoin de se déplacer, notamment pour travailler, avec toutes les exigences de rapidité que cela implique. Ce paradoxe représente un défi pour l'économie locale. Les promoteurs de ces projets ont beau répéter que les zones 30 s'appliquent sur 80 % de la voirie mais que les grands axes restent à 50 km/h, cette réserve paraît bien maigre et parfois théorique. En effet, la notion de "grand axe" est imprécise et peut donner lieu à interprétations.



D'autres villes programment le passage de leurs rues à "30"

D'autres villes ne sont pas encore entièrement à 30 km/h mais ce sont engagées dans un processus d'extension des zones 30. Certains de ces projets doivent, à terme, couvrir toute la ville. En voici une liste, qui s'étend de jour en jour :

À Paris (2 229 621 habitants), plus d'un tiers des rues sont déjà passées à 30 km/h. À l'été 2017, la moitié de la ville sera concernée et en 2020, 90 % de la capitale roulera à 30 km/h au maximum. C'est un impressionnant coup de frein sur la circulation de l'Île-de-France, comme si Paris pouvait, sur un coup de tête, s'exonérer de ses relations territoriales et économiques avec la région. Dans la continuité de Paris, à Montreuil (104 139 habitants), l'extension des zones 30 est programmée jusqu'en 2018.



Rue de Charenton, à Paris.

Dans l'ouest aussi, tout le monde s'y met : Rennes (211 373 habitants), semble ainsi imiter la capitale, avec un programme qui prévoit qu'en 2020, 80 % des rues seront à 30 km/h, soit tout le centre-ville. De même à Angers (150 125 habitants), sans tapage, il y a un vigoureux accroissement des zones 30 depuis 2012. Citons aussi Auray (12 946 habitants), qui a lancé en 2012, un plan de 3 à 5 ans pour étendre ses zones 30. N'oublions pas la métropole de Nantes, forte de 609 198 habitants, où, début 2016, les zones 30 ont triplé de surface en cinq ans et vont continuer en ce sens.

Dans le Nord, le Vieux-Lille est passé au "30" en 2016. L'objectif affiché de cette démarche est une forte réduction de la circulation automobile dans cette ville de 230 000 habitants. Au même moment, dans le Pas-de-Calais, le centre-ville d'Arras (41 239 habitants) est devenu une vaste zone 30, à grands coups de panneaux, marquages au sol et aménagements divers destinés à freiner les véhicules. Le tout est censé donner envie aux autres quartiers d'imiter le concept.

Dans le sud-est, à Marseille (855 393 habitants), le Vieux-Port est le point de départ de la généralisation des 30 km/h d'ici 2023 : la création de 5 zones 30 et 2 zones 20 y est prévue chaque année.

En outre, dans le sud-ouest, dans l'agglomération de Bordeaux (33) (Bordeaux Métropole, 749 595 habitants), les zones 30 se développent, notamment à Mérignac.

Et à l'est ? Metz (118 364 habitants), compte déjà 120 km de voirie à 30 km/h ; l'objectif est d'atteindre 260 km sur les 360 de la ville, soit tous les quartiers résidentiels. En outre, Chambéry (58 653 habitants), veut passer d'un tiers à deux tiers de ses routes à 30 km/h dans les prochaines années. Enfin, dans l'agglomération du Grand Dijon (252 971 habitants dont 153 003 à Dijon), 23 communes ont mis en place des zones 30, sur 16 % de la voirie.

Des projets souvent lancés sans justification ni étude d'impact suffisantes

En l'an 2000, un bilan des zones 30, piloté par le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) précisait, dix ans après la création des zones 30 : « *Par contre 15 % seulement d'entre elles ont fait l'objet d'une étude globale préalable intégrant l'ensemble des préoccupations de circulation, de déplacements, d'urbanisme. C'est pourtant une condition importante pour qu'elles s'inscrivent dans une politique cohérente d'aménagement urbain. Cette lacune se retrouve aussi en Île-de-France* ».

Par comparaison, en Suisse, les projets de zone 30 sont obligatoirement soumis à une expertise préalable. Celle-ci vise notamment à déterminer si la zone 30 est nécessaire et opportune ou si d'autres mesures sont préférables. La zone 30 concernée doit faire l'objet d'une évaluation de son efficacité au bout d'un an.

.....

Il s'agit donc d'un mouvement de grande ampleur dont les conséquences ont encore peu été évaluées. Pourtant une analyse détaillée montre qu'il y a urgence à ne pas se fier bêtement aux promesses de "ville apaisée". En effet, cette limitation de vitesse est notamment un facteur de pollution et d'embouteillages.

II - POLLUTION ET EMBOUTEILLAGES, CONSÉQUENCES DES VILLES À 30 KM/H ANTI-VOITURE

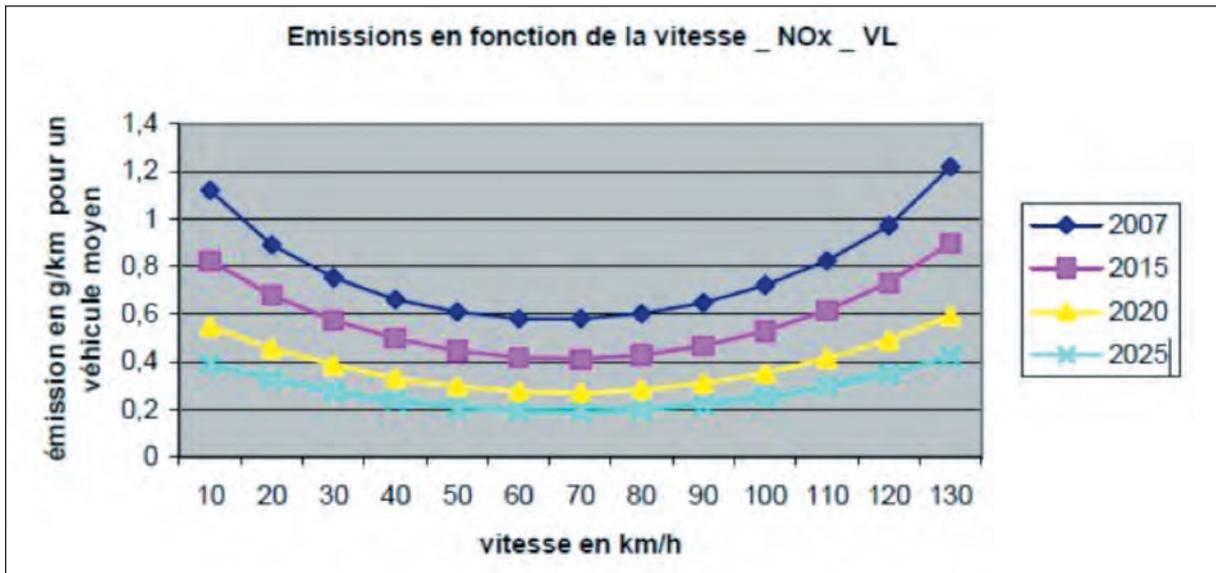
1. ALORS QU'IL EST PRÉSENTÉ COMME UNE SOLUTION À LA POLLUTION ET AU BRUIT, LE 30 KM/H AUGMENTE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET SONORE

Les partisans de la généralisation du “30 km/h” associent leur démarche à des sujets qui font consensus, comme la protection de la qualité de l’air et la lutte contre les nuisances sonores. Pourtant, dans ces domaines, il est particulièrement faux de présenter la réduction de la vitesse réglementaire à 30 km/h comme un bienfait. En effet, toutes les études montrent le contraire : les moteurs polluent davantage à 30 km/h qu’à 50 km/h. C’est un comble ! Les habitants des villes, qui sont censés profiter de cet abaissement de vitesse, seront en fait les premières victimes de ce surcroît de pollution. Mais les élus qui promeuvent le 30 km/h continuent d’affirmer que s’ils prennent des mesures radicales en la matière, c’est parce qu’il s’agit d’une question de santé publique. Pourquoi s’enferment-ils dans un mensonge aussi manifeste ? En tout cas, ils nous vendent une ville de rêve, bien éloignée des contraintes quotidiennes. Et lorsque le caractère inexact d’une argumentation devient clair pour trop de gens, les instigateurs d’une circulation à 30 km/h changent de discours. Ainsi, comme l’argument de la lutte contre la pollution s’est révélé contre-productif, ce sont désormais d’autres éléments qui sont mis en avant. Actuellement, l’important est ainsi de promouvoir le partage de la route et la ville apaisée. Autant de belles images qu’il convient de confronter à la réalité. Quoi qu’il en soit, ce raisonnement de caméléon, qui change d’aspect au moindre problème, est pernicieux. En effet, dans la pratique, cela ne fonctionne pas.

Tout d’abord, la limitation à 30 km/h crée une pollution sonore. Dès lors, cette mesure, loin de protéger l’environnement, lui nuit. D’ailleurs, une étude de l’ADEME (Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie) conclut qu’entre 45 et 20 km/h, la diminution de la vitesse augmente le bruit de la circulation. Or c’est justement à ce genre de vitesse que roulent les conducteurs lorsque les limitations passent de 50 km/h à 30 km/h.

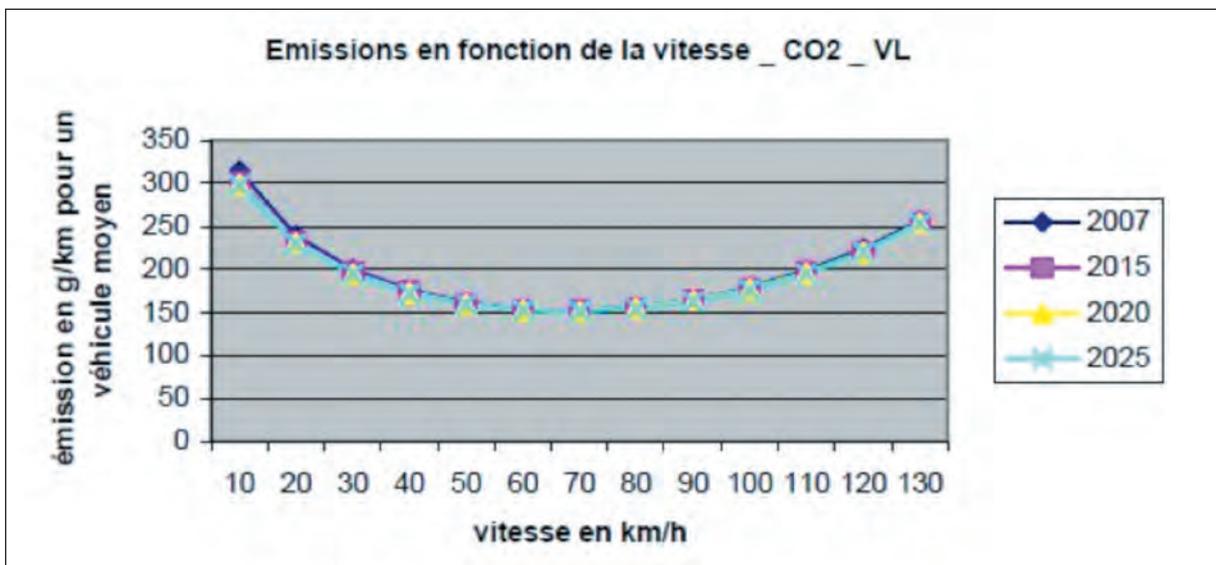
Ensuite, les basses vitesses entraînent un net accroissement des émissions de polluants dans l’air. Ceci apparaît clairement dans les travaux d’un organisme appelé Sétra (Service d’études sur les transports, les routes et leurs aménagements). Il s’agit d’un service technique dont la compétence s’étend à tout le pays. Il a notamment participé à la modernisation des routes et à la construction d’autoroutes en France. Ses études méritent donc l’attention. Or l’une d’elles montre qu’à 20 ou 30 km/h, les émissions de polluants des véhicules sont plus fortes qu’à 50 km/h. C’est notamment le cas pour les émissions d’oxydes d’azote (NOx). Comme, jusqu’à présent, on roulait à 50 km/h en ville et que, de plus en plus, on y roulera à 20 ou 30 km/h, cette pratique sera nocive pour l’environnement. De même, la courbe qui représente l’émission de dioxyde de carbone (CO₂) a la forme d’un U. Cela signifie que, pour des vitesses basses, plus on roule lentement, plus on pollue. Or des courbes de forme semblable se retrouvent pour les émissions de particules et d’autres polluants, comme le monoxyde de carbone (CO) et les composés organiques volatils (COV).

Cette étude du Sétra s'appuie sur de nombreux tableaux très parlants. Voici, par exemple, les graphiques consacrés aux émissions d'oxyde d'azote (NOx) et de dioxyde de carbone (CO2) pour les véhicules légers :



Note d'information « Émissions routières de polluants atmosphériques. Courbes et facteurs d'influence », Sétra (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements), CETE de Lyon, CETE Normandie-Centre, novembre 2009, page 5.

Un des intérêts de ce tableau est qu'il fournit des projections jusqu'en 2025. Or la courbe consacrée à 2025 est la plus basse. Cela signifie qu'au gré des améliorations techniques, les véhicules pollueront de moins en moins.



Note d'information « Émissions routières de polluants atmosphériques. Courbes et facteurs d'influence », Sétra (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements), CETE de Lyon, CETE Normandie-Centre, novembre 2009, page 7.

Cette étude montre bien ce qu'il se passe si l'on nous impose de ne plus rouler à 50 km/h mais à 30 km/h. Or à 30 km/h ou moins, les moteurs fonctionnent mal, particulièrement pour les véhicules diesel. Dans ces conditions, leur filtre à particules sature et s'encrasse. Dès lors, le véhicule pollue davantage et tombe plus

souvent en panne. Certaines municipalités passent ainsi pour vertueuses en excluant des véhicules équipés de moteurs diesel alors que leur politique de basse vitesse conduit mécaniquement les moteurs à polluer davantage.

Il y a pourtant d'autres manières de réduire la pollution que d'entraver la circulation. Une piste existe ainsi pour les particules fines issues du freinage : un matériel à l'étude, dénommé Tamic® (turbine aspirante pour microparticules), permettrait de réduire les émissions issues de l'abrasion du disque et de la plaquette de frein. Ces particules, notamment de cuivre, seraient ainsi aspirées et stockées à l'endroit où elles sont émises, là où le disque et la plaquette sont en contact. Ceci éliminerait 90 % de cette pollution.

Finalement la vitesse de 30 km/h en elle-même génère plus de pollution que des vitesses plus élevées. Ce phénomène est parfois aggravé par des politiques municipales qui, par hostilité à l'automobile, créent des conditions de circulation telles qu'elles favorisent les embouteillages, eux-mêmes source de pollution.

2. LES VILLES À 30 CRÉENT DES EMBOUTEILLAGES QUI PARTICIPENT D'UNE POLITIQUE ANTI-VOITURE

Le 30 km/h allonge mécaniquement les temps de trajet dans un contexte où les embouteillages s'accroissent. En outre, cette réduction de vitesse est un des outils de la politique anti-voiture menée par certaines agglomérations. Certaines vont jusqu'à interdire un nombre grandissant de véhicules de leur sol.

Effectivement, parmi les raisons avancées pour abaisser la vitesse en ville, l'une d'elle est particulièrement surprenante : le 30 km/h est présenté comme un instrument explicite d'une politique anti-voiture. Fin 2015, Anne Hidalgo faisait ainsi la promotion de sa politique de restriction de la circulation et de diminution de la vitesse. Concrètement, elle rappelait que quasiment tout Paris passerait bientôt à 30 km/h. Son propos était ouvertement anti-voiture : « *Il faut réduire la circulation automobile. [...] On va continuer à diminuer le nombre de voitures dans Paris. [...] La question de la liberté de prendre sa voiture, c'est une idéologie qui est en place : prendre sa voiture et pouvoir en décider librement.* » (France Inter, 02/11/2015). La limitation à 30 km/h constitue donc un des outils qui permettent de compliquer la circulation automobile afin de décourager les conducteurs de venir en ville avec leur voiture.

Cette politique va au-delà en organisant l'interdiction de circuler pour un nombre croissant de véhicules. Pour la capitale, cette exclusion a commencé le premier juillet 2016. Elle doit aboutir en 2020 à ce que soient bannis de Paris les véhicules particuliers (essence et diesel) immatriculés avant 2011. D'autres interdictions concerneront les deux-roues motorisés mis en service avant le 01/07/2004 et les poids lourds immatriculés avant le 01/10/2009. 25 agglomérations, soit 735 communes, souhaitent imiter la politique parisienne d'interdiction de circuler. Clermont-Ferrand, Nice, Lyon, Grenoble, Bordeaux, Aix-en-Provence et Saint-Denis pourraient ainsi créer des "zones de circulation restreinte".

En outre, la politique des transports de certaines municipalités a pour but l'abandon de la voiture individuelle. Ainsi, un chercheur du Laboratoire ville, mobilité, transport (LVMT) déclare : « *L'objectif de nombreux projets de transports propres engagés par les villes est d'inciter les Français à renoncer à leur voiture.* »

Au total, les politiques de basses vitesses et anti-voiture créent des embouteillages qui entraînent de la pollution et des pertes de temps. Par exemple, selon la société d'info trafic V-Traffic, en Île-de-France, le nombre de kilomètres d'embouteillages s'est accru de 9,3 % entre 2014 et 2015. Parmi les causes de saturation de la circulation, figure le fait de rendre piétonnes les voies qui longent les berges de la Seine.

Une étude d'impact a notamment prévu les effets négatifs de la fermeture de la voie Georges-Pompidou, qui permet de traverser Paris d'Ouest en Est. Les reports de circulation dans d'autres rues vont créer des embouteillages et augmenter nettement les temps de trajet. Ce phénomène a d'ailleurs été observé lors des crues de juin 2016, quand cet axe ne pouvait plus être utilisé.

Une autre cause d'embouteillages identifiée par cette étude est la suppression de places de stationnement : entre 2001 et 2014, Paris a ainsi fait disparaître 92 000 places, soit une diminution de 40 %. Résultat, on ne trouve plus à se garer et les gens tournent pour trouver une place : 30 % du trafic en centre-ville est désormais lié à la recherche d'une place de stationnement. Ceci accroît l'encombrement de la circulation et la pollution. Et bien sûr, les temps de parcours augmentent. Les habitants de la région parisienne, qui constituent une large part de la circulation à Paris, sont donc particulièrement pénalisés.

La limitation à 30 km/h et la suppression des places de parking créent ainsi des embouteillages et donc de la pollution, alors que cette politique est officiellement fondée sur la lutte contre la pollution.

.....

La pollution n'est pas le seul écueil de la généralisation des zones 30. En effet, cette mesure conduit à transformer la ville et la façon d'y circuler, ce qui peut paradoxalement créer des risques d'accidents.

III - LE 30 NE RÉDUIRA PAS LE NOMBRE D'ACCIDENTS, BIEN AU CONTRAIRE

L'argument de la lutte contre la pollution étant, à l'évidence, peu convaincant, les élus qui tentent de justifier la limitation de toute leur agglomération à 30 km/h mettent désormais en avant la protection des piétons et des cyclistes contre les accidents.

Cette approche est généralement formulée ainsi : les conséquences d'un choc sont plus importantes à 50 km/h qu'à 30 km/h. Pareille présentation emporte facilement la conviction. Elle est cependant incomplète. En effet, un accident est la cristallisation tragique de multiples facteurs. Le respect dû aux victimes, tous moyens de transports confondus, devrait donc inciter chacun à aborder la question des accidents avec prudence et sans simplification excessive. Il importe de considérer non seulement la gravité des conséquences des accidents mais aussi tout ce qui permet de réduire le nombre d'accidents. Cela suppose d'abord de connaître les risques d'accidents que le mode de circulation dans les zones 30 peut créer, notamment en ce qui concerne les cyclistes. Une telle approche peut alors conduire à rejeter ces risques spécifiques au profit d'une approche complète de la sécurité routière. Celle-ci doit pouvoir s'appuyer sur le discernement des décideurs, le comportement des usagers de la route et l'amélioration technique des véhicules et des équipements routiers.

Tout d'abord, il importe de considérer certains comportements de piétons et de cyclistes envers lesquels les zones 30 n'auront pas d'effet positif.

1. IL N'Y A PAS QUE LA VITESSE : LES PIÉTONS ET CYCLISTES SONT RESPONSABLES DE LA MOITIÉ DES ACCIDENTS QUI LES CONCERNENT

Le rôle des piétons et des cyclistes dans les accidents doit être examiné sans oeillères. En effet, les accidents en ville résultent d'une conjugaison de causes variées : leurs responsables ne sont pas forcément ceux que l'on imagine au premier abord. Beaucoup d'accidents trouvent leur cause dans un comportement, y compris celui des victimes. Pour les accidents impliquant les piétons, « *la première cause d'accidents (57 %) est la traversée irrégulière des piétons, soit en dehors des passages, soit sur le passage mais sans respecter le feu.* » (Cf. www.paris.fr). La conséquence est qu'« *en 2015, 468 piétons ont été tués, soit 14 % de la mortalité routière* », selon l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière).

En outre, « *le comportement des cyclistes est à l'origine de 45 % des accidents les impliquant.* » De même, pour les accidents impliquant les 2 roues motorisés, « *dans 53 % des cas, ce sont les comportements des conducteurs de 2RM qui sont à l'origine de l'accident* ». Il s'agit notamment de changements de direction, de file ou dépassements dangereux. Quant aux automobilistes, ils ne sont pas toujours fautifs.

En effet, dans les « accidents impliquant les 4 roues », « 36 % sont dus aux piétons, vélos et 2RM ». (Cf. www.paris.fr)

Ces statistiques nous rappellent la pluralité des causes d'accidents. La diminution de la vitesse sera donc sans effet sur l'imprudence ou l'égoïsme de certains usagers de la route. Les zones 30 ne peuvent donc pas être la solution systématique à tous les problèmes de circulation en agglomération.

Si les éléments qui précèdent relativisent les bienfaits supposés des zones 30, il y a plus grave : la nouvelle organisation de la circulation des vélos dans les villes à 30 km/h semble créer des risques d'accidents au lieu de protéger les usagers.

2. LES DANGERS DU RÉGIME D'EXCEPTION POUR LES CYCLISTES DANS LE CODE DE LA ROUTE

Le double-sens cyclable, un risque d'accident institué par les villes 30

Les villes qui passent à 30 km/h le font généralement pour promouvoir les moyens de transports autres que l'automobile : il s'agit principalement des transports en commun et du vélo. Dans ces communes, la pratique du vélo fait l'objet d'un soutien public manifeste. Ce soutien idéologique est renforcé par le fait que le *Code de la route* associe désormais automatiquement aux zones 30 le droit pour les vélos de rouler à contre-sens. Concrètement, il s'agit du droit pour des cyclistes de remonter des sens interdits.

En effet, une ville à 30 km/h aime le vélo. C'est un ordre. Les plans de développement du vélo se ressemblent. Ils consistent à généraliser les zones 30. Les quelques rues maintenues à 50 km/h sont équipées de voies cyclables, ce qui réduit la largeur disponible pour la circulation principale. Tout ceci restreint les voies empruntées par 98 % des véhicules pour créer des voies destinées aux cyclistes qui constituent 2 % de la circulation. Un spécialiste des transports ose même dire que la création de zones 30 permet de ramener les automobilistes aux conditions de circulation des vélos. L'un des objectifs des zones 30 est donc de promouvoir les déplacements à vélo.

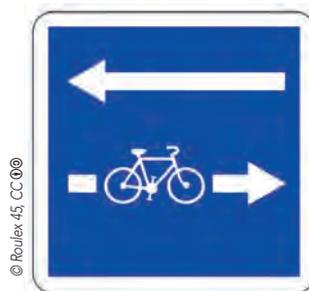
Conduire à 30 km/h au milieu des vélos, une école de patience

Au fait, comment les autres usagers de la route vivent-ils la circulation à 30 km/h, parmi les vélos ? Pour se faire une idée sur cette question, lisons le témoignage d'un conducteur du Val-de-Marne (94), en Île-de-France, déposé sur le site internet de la Ligue de Défense des conducteurs (auteur : CB-94, 15/08/2015) : « Les bords de la Marne de la ville de Maisons-Alfort sont limités à 30 km/h et contrôlés par des feux-radars. [...] Le résultat est qu'en roulant à 30 km/h, soit on est en sur-régime en 2^e, soit on est en sous-régime en 3^e. Bien sûr, les vélos empruntent cette route également ; et comme elle est très étroite, on se retrouve systématiquement bloqués derrière eux. [...] Quand ils déclenchent eux-mêmes les feux radars, ils ne s'arrêtent pas pour autant au feu rouge [...]. Dois-je préciser que les bords de Marne ne sont pas très fréquentés et que rouler à 40 km/h ne mettrait personne en danger, surtout aux horaires auxquels on les emprunte pour aller au travail et où il n'y a personne ? Je pose donc la question que nous devrions poser aux autorités : depuis quand les loisirs ont-ils pris le pas sur le travail ? »

La volonté des villes à 30 km/h d'accroître les déplacements à vélo conduit à une règle déstabilisante, qui s'appelle le double-sens cyclable. Sans doute avez-vous rencontré en zone 30 les panneaux suivants :



*Rue à sens unique autorisée
aux cyclistes dans les 2 sens*



*Croisement avec un
double-sens cyclable*



*Sens interdit
sauf aux cyclistes*



*Piste ou bande
cyclable conseillée et
réservée aux cyclistes*

La signalisation des zones 30 comporte toujours une organisation particulière de la circulation des cyclistes. En effet, une évolution du droit est intervenue entre 2008 et 2015. En conséquence, la création de zones 30 entraîne automatiquement la mise en place généralisée du double-sens cyclable. Il s'agit de la circulation des vélos à contre-sens dans les rues à 30. Dans les voies soumises à cette mesure, les véhicules motorisés circulent en sens unique. En revanche, les cyclistes peuvent y circuler dans les deux sens. Ce droit se traduit notamment par des panneaux spécifiques, par un marquage au sol sur la chaussée ou par la création d'une piste cyclable. Toutes les rues limitées à 30 km/h sont concernées, « *sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police* ». Concrètement, si la mairie ne souhaite pas que les cyclistes remontent les sens interdits dans les rues limitées à 30 km/h, elle doit se justifier et prendre un arrêté municipal qui interdise le double sens cyclable.

Si cette exception est prévue, c'est parce que cette organisation de la circulation peut déstabiliser les usagers. En effet, comment lire une route qui, dans le même temps, interdit tel sens de circulation à certains véhicules et l'autorise à d'autres ? Comment comprendre que le législateur, responsable de la sécurité routière, ait transformé une situation simple et rassurante en une situation complexe et risquée ? En effet, initialement le conducteur avait la garantie que, sauf imprudence d'un autre usager, dans un sens unique, il ne rencontrerait aucun véhicule venant en face. Désormais, dans une rue qui reste pour lui à sens unique, il pourra voir surgir face à lui un cycliste qui sera dans son droit. Le risque est ici créé par la règle !

Voici un aperçu du risque du double-sens cyclable. La photo suivante a été prise d'un vélo, à Nantes, rue de la miséricorde. Dans ce double-sens cyclable, lorsqu'une voiture est engagée, un vélo, pourtant autorisé à circuler à contre-sens, doit se ranger sur le côté, sauf à être percuté par la voiture. Aucun marquage au sol ne changera cette réalité.



Nantes, rue de la miséricorde.

Examinons les dangers d'une telle disposition. Certes, le double-sens cyclable évite aux vélos de longs trajets. Cependant cela peut créer de la surprise chez les conducteurs qui se retrouvent nez à nez avec un vélo arrivant en sens inverse. Or la rencontre d'un vélo avec une voiture peut tuer : en permettant aux cyclistes de remonter des sens interdits, on leur économise de la fatigue mais on risque d'abrèger leur vie.

Le double sens cyclable accroît aussi le risque pour un piéton d'être renversé par un vélo. Prenons le cas d'un piéton qui souhaite traverser une rue à double sens cyclable. La prudence voudrait qu'il regarde des deux côtés de la rue avant de s'engager. Mais s'il croit que la rue est à sens unique, il se peut qu'il s'inquiète uniquement de la survenue d'un véhicule motorisé. En ce cas, le piéton risque de regarder uniquement du côté d'où viennent les voitures. Alors, il ne verra pas le cycliste qui arrive à contre-sens. C'est un risque concret d'accident. Les conséquences en seront douloureuses, aussi bien pour le piéton que pour le cycliste.

Par exemple, à Pau, le double sens cyclable ne protège que théoriquement les cyclistes. Dans cette ville, depuis 2010, plus de 130 rues sont concernées par le passage en zone 30, ce qui inclut tout l'hypercentre. Dans chacune de ces rues limitées à 30 km/h est installé le double sens cyclable, au prix de lourds travaux. Une journaliste de la *République des Pyrénées*, a essayé le double-sens cyclable et les tourne-à-droite aux feux de Pau. Cette personne semble favorable à ces dispositifs qui réduisent son temps de trajet. Elle indique cependant, dans un article : « *Cette signalisation m'oblige à redoubler de prudence. [...] Mais là où l'aventure semble beaucoup plus périlleuse, c'est quand je tente de rouler sur un double sens cyclable, c'est-à-dire un sens interdit. [...] Rue Michel-Hounau, [...] le simple novice opte encore pour le trottoir. Pire encore du côté de la petite rue Carrerot [...] les voitures se décalent pour m'éviter. [...] Du côté du rond-point de la fac, [...] certains cyclistes préfèrent descendre de vélo pour emprunter les passages piétons. Je m'incruste sur la voie des bus. [...] C'est impressionnant et*

j'hésiterais à y emmener de jeunes cyclistes [...]. » Donc les dispositifs associés aux zones 30 obligent les voitures et autobus à régler leur conduite sur celle des vélos, dans un climat d'inquiétude. L'argument selon lequel les zones 30 protégeraient les cyclistes semble ici difficile à recevoir.

La pratique du vélo : une complexité accrue entraîne un danger accru. Le « cédez-le-passage cycliste au feu rouge »

Depuis 2010, une autre pratique est fréquemment associée à l'extension des zones 30, sans y être cantonnée : le « cédez-le-passage cycliste au feu rouge », encore appelé « tourne-à-droite cycliste ». Son nom officiel est « autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles ». En clair, il s'agit d'une autorisation donnée aux cyclistes de brûler certains feux rouges pour tourner à droite ou aller tout droit. Ce système a été conçu pour leur éviter la fatigue d'un redémarrage.

Concrètement, à un carrefour en croix ou en T, pour avoir le droit de griller le feu, il faut que celui-ci soit équipé d'un panneau ad hoc. Ce petit panneau additionnel, situé sur le support du feu, a la forme d'un triangle dont la pointe est vers le bas. Il représente une silhouette de vélo jaune et une ou deux flèches qui précise(nt) les directions dans lesquelles le cycliste est autorisé à s'engager. Ce panneau peut être remplacé par un feu additionnel clignotant jaune qui représente un vélo.

Pour autant, le cycliste n'est pas prioritaire sur les autres usagers, notamment les piétons et les automobiles. Il doit donc céder lui-même le passage aux piétons qui traversent le passage protégé au niveau du feu. Il doit aussi céder le passage aux voitures qui sont sur la route qu'il croise.

À Paris, plus de 1 800 carrefours sont déjà équipés de ce dispositif. Sur le terrain, beaucoup de cyclistes croient qu'ils ont désormais le droit de ne plus respecter aucun feu rouge. Que le feu comporte ou non un cédez-le-passage cycliste, de nombreux cyclistes ne cèdent pas le passage aux piétons. Ils mettent ainsi en danger les piétons qui traversent la rue. En outre, ils mettent leur propre vie en danger en surgissant devant des voitures qui sont surprises.



Voici deux exemples de cédez-le-passage cycliste :



On ne peut que faire le parallèle avec la règle qui veut désormais que les cyclistes puissent remonter les sens interdits dans les zones 30. En effet, le respect du sens interdit et du feu rouge fait partie des fondamentaux de la conduite. Or ces principes sont désormais à la fois maintenus et supprimés. Au même moment, l'interdit demeure pour certains usagers de la route, tandis que l'autorisation est donnée à d'autres d'enfreindre cet interdit. Sur quoi tout cela peut-il déboucher sinon sur des accidents ? Entre ce risque important et le gain faible (éviter l'effort de relancer son vélo après un arrêt au feu), n'y a-t-il pas une priorité à instaurer ?

En tout cas, pendant les cinq premiers mois de l'année 2016, le nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes a augmenté de 23,3 % à Paris.

Face aux conséquences néfastes de la ville à 30 km/h, certaines municipalités agissent de façon à limiter les risques.

3. LES RISQUES SPÉCIFIQUES DU 30 CONDUISSENT CERTAINES VILLES À RENONCER AU « 30 » OU AU « DOUBLE SENS CYCLABLE »

Rouler sur une longue distance à 30 km/h est un défi pour le conducteur comme pour le moteur. En obligeant le conducteur à garder les yeux braqués sur son compteur pour ne pas dépasser cette vitesse anormalement basse, le 30 km/h multiplie le risque d'accidents là où on devrait au contraire être attentif aux autres usagers comme les cyclistes ou les piétons. Cela fait partie des risques qui découlent du 30 km/h, comme le "double-sens cyclable". Des élus locaux ont conscience de ces dangers et agissent en conséquence.

Les villes ont le droit de prendre une décision spécifique pour ne pas instaurer le "double-sens cyclable" dans les rues limitées à 30 km/h. Rambouillet crée ainsi une zone 30 dans son centre historique mais veille à ne pas autoriser les cyclistes à remonter les sens interdits. En effet, la municipalité voit dans cette règle un risque d'accidents car les rues de l'hyper-centre sont étroites. Il existe donc cette liberté de ne pas faire le double sens cyclable, même si ce n'est pas une solution à tous les inconvénients du 30.

D'autres municipalités examinent avec pragmatisme l'expérimentation du "30" et des "double-sens cyclables". Par exemple, la ville de Montrouge estime que la circulation des vélos à contre-sens dans les zones 30 est accidentogène. La municipalité a donc conclu à la suppression des zones 30. La circulation à Montrouge est-elle, pour autant, moins sûre ? Non. En effet, la politique de sécurité routière de Montrouge cherche à respecter tous les usagers. La sécurité des déplacements dans cette commune est notamment assurée par l'organisation régulière de travaux de voirie et d'éclairage.

En dehors même des risques spécifiques dus à l'organisation de la circulation des cyclistes, les zones 30 présentent un biais fondamental : elles sont fondées sur le postulat qu'une vitesse faible est synonyme de sécurité. Or la conduite d'un véhicule suppose une adaptation à un environnement. En certaines circonstances, une vitesse aussi basse peut se révéler particulièrement inadaptée, notamment pour le traitement des urgences.

4. CERTAINS AMÉNAGEMENTS DE ZONES 30 NUISENT À LA SÉCURITÉ

En cas d'urgence, veuillez patienter

Dans certaines situations critiques, les zones 30 peuvent ralentir les véhicules d'intervention d'urgence. Rappelons que le *Code de la route* indique : « *Les véhicules d'intervention urgente [...] sont prioritaires lorsqu'ils sont en mission et qu'ils utilisent leurs avertisseurs sonores et/ou lumineux. Il faut leur céder le passage aux intersections ou leur faciliter les croisements et les dépassements.* » Les véhicules prioritaires sont ceux de la police, de la gendarmerie, des pompiers, du SAMU, des douanes... Or, en cas

d'embouteillage, la bonne volonté des conducteurs peut ne pas suffire à faciliter le passage des véhicules d'intervention prioritaires. En effet, chacun peut essayer de pousser son véhicule pour laisser passer une ambulance. Mais si les aménagements liés aux zones 30 gênent ou empêchent la manœuvre, que se passe-t-il ? Il s'agit notamment de ces obstacles placés sur la voie par la municipalité pour casser les lignes droites, rétrécir la chaussée et ainsi ralentir la circulation. Un véhicule d'intervention d'urgence, même autorisé à rouler plus vite que 30 km/h, arrivera-t-il à temps s'il est bloqué dans un flot de voitures qui ne dépassent pas 30 km/h, voire 15 km/h ? En un mot, les urgences pourront-elles attendre ?

En effet, on projette de réformer les appels d'urgence en regroupant les centres de réception d'appels et en fusionnant les numéros d'appels d'urgence en un seul, le 112. Une expérimentation menée en Haute-Savoie montre que cette réorganisation fait gagner 30 secondes en prise d'appel et cinq minutes sur le départ des véhicules d'intervention. En effet, quand une personne est en situation critique, chaque seconde compte. C'est bien la raison pour laquelle l'Etat et les associations forment le grand public aux gestes de premiers secours, et que des défibrillateurs sont installés dans de nombreux endroits. Si, au même moment, on ralentit la circulation générale en disant aux usagers que rien n'est vraiment urgent, on handicape le traitement des urgences. Or les arguments de généralisation des zones 30 sont que le conducteur a désormais tout son temps puisqu'il roule dans une "ville apaisée", et qu'en roulant à 30 km/h, il ne perdra que quelques minutes sur son trajet. Or l'accident vasculaire cérébral a-t-il le temps d'attendre pour être traité ? Et l'incendie ? Et l'inondation ? Et la victime d'une agression ou d'un attentat ?

Les services d'urgence sont notamment gênés dans leur progression par les ralentisseurs. Il importe donc d'examiner les effets pour la sécurité routière de certains aménagements qui sont censés y contribuer.

Certains obstacles à la circulation nuisent à la sécurité routière

Les équipements des zones 30 représentent des coûts importants qui seraient parfois mieux employés s'ils servaient à aménager les endroits dont la dangerosité est avérée. En effet, dans ces zones, pour réduire la vitesse, la pose d'obstacles sur la route (cubes, bacs à fleurs, etc.) gêne souvent les riverains comme les autres conducteurs. En outre, ces zones sont équipées de dos-d'âne et de coussins berlinois.

Il s'agit de deux sortes de ralentisseurs. Les dos-d'âne sont des passages goudronnés surélevés qui s'étendent sur toute la largeur de la route. Théoriquement ils ne doivent pas faire plus de 10 cm de haut. Or en 2013, une enquête de la revue *Auto Plus* a établi qu'environ un tiers des ralentisseurs ne respectaient pas la réglementation : certains étaient trop hauts ou trop raides, ce qui pouvait endommager les véhicules ; d'autres étaient implantés dans des endroits inadaptés car les dos-d'âne sont essentiellement prévus pour les zones 30 ; et d'autres enfin étaient mal signalés. Ces dispositifs non conformes ne concourent pas à la sécurité routière. En outre, ils peuvent mettre en cause la responsabilité municipale. Par ailleurs, le bruit des véhicules qui roulent sur ces dispositifs gêne les riverains.

Tout cela ne décourage pas certaines communes, qui continuent à installer des ralentisseurs : comme l'indique *leparisien.fr*, Parmain, dans le Val-d'Oise, compte ainsi une trentaine de dos-d'âne, dont certains sont doublés de chicanes. Ces dernières sont des obstacles latéraux placés successivement à droite et à gauche de la route. Elles réduisent la largeur de la chaussée et forcent les voitures à zigzaguer, ce qui les oblige à ralentir. L'encadrement d'un ralentisseur par des chicanes laisse perplexe : comment les conducteurs peuvent-ils encore circuler ?

Quant aux coussins berlinois, ce sont des plaques carrées rouges de 6 à 7 cm de haut. Elles n'occupent pas toute la largeur de la voie mais sont suffisamment larges pour obliger les automobilistes à ralentir car

les roues de droite ou de gauche doivent monter sur le “coussin”. Pareil exercice complique la conduite. C’est aussi une situation pénible pour les personnes qui souffrent du dos. Les voitures n’échappent pas à ces obstacles, sauf à rouler au milieu de la route, ce qui contrevient à l’objectif de sécurité routière. Plus largement, le contournement de ce genre d’aménagement par certains conducteurs revient à mettre en danger les véhicules qui arrivent d’en face. Quant aux deux-roues, ils peuvent éviter ces carrés berlinois mais lorsque ce n’est pas le cas, la surface des plaques peut faire glisser et chuter les deux-roues, notamment quand il pleut. Par exemple, en 2016, à Prahecq, dans les Deux-Sèvres (79), un jeune conducteur de scooter qui se rendait à son travail, s’est blessé en dérapant sur un coussin berlinois humide (Source : www.lanouvellerepublique.fr 07/02/2016). Lorsque ces “coussins” sont constitués de matériaux non homologués, cela peut aggraver ce phénomène.

Si les zones 30 n’améliorent pas significativement la sécurité routière, comment prévenir les accidents de la circulation ? Du bon sens et quelques solutions techniques peuvent réduire certains risques.

5. DES SOLUTIONS INTELLIGENTES POUR ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE

Améliorer techniquement les véhicules et la signalisation

La circulation sur route bénéficie d’innovations techniques qui sont déjà opérationnelles : par exemple, il existe désormais des véhicules qui freinent automatiquement pour protéger les piétons ; autre atout pour la sécurité de tous, certains panneaux de signalisation réagissent de façon différente selon la vitesse de collision.

Pour faire progresser la sécurité routière, il existe d’autres solutions que de diminuer systématiquement la vitesse réglementaire. En particulier, les véhicules s’améliorent, y compris pour limiter les collisions avec les piétons. La sécurité des usagers de la route progresse notamment via le durcissement des tests de l’organisme Euro NCAP : il s’agit du programme européen d’évaluation des nouveaux modèles de voitures. Ces examens intègrent la protection des piétons. La note d’un véhicule tient compte du comportement de l’avant du véhicule en cas d’accident : capot, pare-brise, bord d’attaque du capot et pare-chocs. Ces expériences envisagent des blessures de la tête, du bassin, des jambes supérieures et inférieures des piétons. Ces types de chocs ont été introduits en 1997 et mis à jour entre 2013 et 2015. En outre, depuis 2016, les voitures ont une meilleure note si elles possèdent un système de freinage d’urgence autonome (AEB) qui repère les piétons.

Les AEB piétons détectent les risques de collision et préviennent le conducteur afin qu’il agisse. Si le conducteur n’intervient pas, le système freine le véhicule. Le but est d’éviter l’accident ou, s’il survient, d’en réduire la gravité. L’évaluation prend aussi en compte la déformation du véhicule. L’examen promeut également les structures d’absorption d’énergie et des formes moins anguleuses ; en un mot, tout ce qui concourt à atténuer les blessures. Les systèmes AEB sont déjà présents dans certains véhicules et leur diffusion va s’étendre. En outre, les tests Euro NCAP comprendront, dans les années qui viennent, des scénarios d’accidents supplémentaires. Ces développements concourent nettement à la sécurité routière.

Le conducteur, désormais aidé par son véhicule, a donc un rôle essentiel dans la prévention des accidents en ville. Le temps de réaction du conducteur est donc un enjeu important. Or certains équipements de zones 30 modifient radicalement la chaussée et multiplient les panneaux de signalisation. Ce genre de situation risque de déstabiliser le conducteur, de ralentir sa prise de décision et donc

d'augmenter la distance d'arrêt du véhicule. Ceci peut créer ou aggraver des accidents. En conséquence, la philosophie des créations de zones 30 gagnerait à prendre en compte l'aide que peuvent apporter les conducteurs à la sécurité de tous sur la route.

De plus, en matière de sécurité routière, il reste bien d'autres voies à explorer que celle de la limitation de vitesse à 30 km/h. Celle-ci est d'ailleurs parfois l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire en termes d'aménagement : certains paysages de zones 30, truffés de chicanes et de rétrécissements de voies, sont une source d'accidents. L'objectif de l'aménagement et du progrès technique y est presque dévoyé. Or, en général, l'amélioration d'un équipement est destinée à créer les conditions d'une route qui pardonne : quand l'accident n'a pu être évité, des matériaux adaptés permettent d'en limiter les dégâts. Voici un exemple d'innovation technique qui atténue les effets d'une collision. D'habitude, l'utilité d'un panneau de signalisation réside principalement dans les informations qu'il fournit pour la conduite. Or la structure même du mât qui supporte ce panneau devient aujourd'hui un atout pour la sécurité des usagers de la route. En effet, la société Lacroix Signalisation vient de concevoir le Mx4, un mât à sécurité passive. Il sert à limiter les conséquences d'une collision en cas de sortie de route. Ses concepteurs décrivent ainsi son fonctionnement : « *Sur route : à 100 km/h, le mât percuté cède, permettant à la voiture de poursuivre sa route sans aggraver l'accident. En ville : à 50 km/h, le mât percuté absorbe l'énergie sans céder et stoppe le véhicule en toute sécurité. L'impact pour les passagers du véhicule est minimisé, et l'environnement urbain est protégé.* » Au-delà de l'argumentaire commercial, cette technique a l'avantage d'apporter une protection indépendamment de la vitesse réglementaire et de la vitesse effective du véhicule. Ce genre de mât de signalisation fournit donc une aide permanente qui n'est pas conditionnée à l'existence d'un circuit de conduite très aménagé, de type zone 30.

Il existe une autre solution non dogmatique pour organiser la circulation. Elle se trouve en Belgique, où se mettent en place des zones 30 intelligentes.

Délimiter avec discernement l'espace et les horaires de fonctionnement des zones 30 : à Bruxelles, création de zones 30 intelligentes

Si certaines villes ont pour objectif de faire passer la quasi-totalité de leurs rues à 30 km/h en permanence, des initiatives plus souples et plus pragmatiques existent. Bruxelles expérimente ainsi des "zones 30 intelligentes" depuis septembre 2016. Ces zones concernent les abords des écoles. Le panneau de limitation de vitesse qui leur est associé est lumineux et ne brille qu'aux heures d'entrée et de sortie des classes. L'attention des automobilistes est donc plus vive dans les lieux et les moments où leur inattention risquerait de causer un accident de piéton. Cette signalisation à la carte accroît la compréhension par les conducteurs que s'il y a une limitation de vitesse, c'est qu'il y a un vrai danger : le risque de renverser un enfant. L'objectif est aussi de faciliter la fluidité de la circulation durant les heures où les zones 30 ne fonctionnent pas. D'ailleurs, la Belgique a évalué ses zones 30 et a décidé en 1998 qu'il ne fallait plus obliger les villes à y installer systématiquement des équipements destinés à casser la vitesse (ralentisseurs, chaussées en chicane, etc.). Le vrai consensus est là, dans des solutions qui sont mises en oeuvre en bonne intelligence avec chacun.

.....

On le voit, les villes qui généralisent le 30 km/h n'évoquent guère les risques d'accidents que cela peut impliquer. Elles ne s'étendent pas non plus sur le coût de cette mesure.

IV - LES COÛTS CACHÉS DES ZONES 30

La première image qui vient à l'esprit quand on se représente une zone 30, c'est un simple panneau 30 au bord d'une rue. À cette évocation, nul ne songerait à mal. Pourtant les conséquences financières de la multiplication des zones 30 sont bien plus importantes qu'il n'y paraît : les municipalités sont confrontées à de lourdes dépenses d'aménagement, alors même qu'elles cherchent souvent à réduire leur dette ; certains commerces sombrent dans des difficultés financières en raison de centres-villes sinistrés ; et les conducteurs encourent une hausse du nombre d'amendes et de retraits de points de leur permis de conduire pour excès de vitesse. Tous ces éléments doivent être intégrés à la réflexion des villes qui souhaitent généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h.

1. LE COÛT POUR LA VILLE ET LE CONTRIBUABLE : LE PRIX D'UN PANNEAU 30 CACHE LA FORÊT DES DÉPENSES D'AMÉNAGEMENT DES ZONES 30

Une perception sous-estimée des dépenses nécessaires

Au niveau local, certains débats d'aménagement routier durent indéfiniment pour de nombreuses raisons : multiplicité des acteurs responsables des routes et du financement des travaux ; configurations des lieux difficile à modifier (rivière, pont, montagne, tunnel, etc.) ; division des décideurs sur les projets envisageables...

Par comparaison, certains projets de généralisation d'une vitesse maximale de 30 km/h semblent lancés rapidement. Cette facilité est peut-être due au fait que la population concernée ne se rend pas immédiatement compte de l'ampleur de ce changement. En effet, il ne s'agit pas d'un simple changement de panneaux de limitation de vitesse ; il faut ensuite créer les conditions qui concourent à ce que cette vitesse basse soit respectée : l'instauration de zones 30 transforme la ville et requiert donc de nombreux aménagements, c'est-à-dire des travaux qu'il faudra payer pendant plusieurs années. Ces dépenses risquent d'entrer en concurrence avec celles destinées à entretenir ou réparer les routes. Elles pourraient aussi entraîner une hausse des impôts locaux.

Coût moyen de l'aménagement d'une zone 30 : un million d'euros par kilomètre.

Un rapport du PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) de 2008 donne le coût des aménagements des « dépenses de protection [...] pour limiter l'envahissement des espaces par la voiture ». Parmi ces données, figurent les dépenses liées au passage à 30 km/h : « La zone 30 nécessite, selon le Code de la route, des aménagements aux entrées et sorties et il est recommandé par le CERTU d'ajouter des dispositifs ralentissant les véhicules (chicanes, trottoirs traversants, plateaux ou mini giratoires...), de limiter le transit des véhicules en jouant sur les sens de circulation et d'instaurer des contresens cyclables généralisés. Le coût d'investissement d'une zone 30

ainsi équipée est d'environ 1 M € par km. » Certes, chaque ville est un cas particulier et le coût moyen d'un km de zone 30 multiplié par un nombre de km ne traduit pas exactement le coût réel des zones 30 d'une ville donnée. Cependant cela donne un ordre de grandeur qui fait réfléchir.

En outre, une "ville 30" n'est pas uniquement constituée de zones 30. Elle comporte aussi des aires piétonnes dont le tarif est du même ordre, selon le PREDIT : « *L'aire piétonne doit bénéficier aux entrées et sorties de dispositifs capables de filtrer les véhicules motorisés seuls autorisés à certaines heures et d'un aménagement soigné de l'espace public : pavage, mobilier urbain... Le coût d'investissement d'une aire piétonne est aussi d'environ 1 M € par km. »*

Parmi les dépenses complémentaires à celles des zones 30, citons : « *Tramway : 20 M € par km hors requalification des voiries alentours. Couloir [de] bus en site propre : 5 M € par km. »* (PREDIT)

C'est à l'aune de ces tarifs qu'il faut déterminer s'il est bien raisonnable pour une agglomération de faire du passage à 30 km/h un chantier nécessaire et prioritaire.

À Paris, 30 millions d'euros pour des zones 30 avec vélos à contre-sens

Paris dépensera 30 millions d'euros dans des aménagements destinés à limiter presque toutes ses rues à 30 km/h d'ici 2020. Avec cet argent, la ville s'offrira des panneaux de signalisation, marquages au sol, panneaux pour cyclistes aux feux rouges, etc. À partir de janvier 2016, la capitale a mis ainsi 4 millions d'euros dans la création de zones 30. Puis, aux alentours de 2017, elle déversera 5 millions d'euros supplémentaires pour un programme similaire. En tout cas, la moitié de la ville sera abonnée aux 30 km/h à l'été 2017. En effet, dans les 150 millions d'euros que la mairie de Paris consacra au vélo entre 2015 et 2020, les 30 millions d'euros évoqués ci-dessus serviront notamment à mettre toutes les rues à double-sens pour les cyclistes, à l'exception des grands axes qui resteront à 50 km/h. En effet, le coût des aménagements liés au double-sens cyclable fait partie des dépenses obligatoires pour créer ou équiper une zone 30. Tout le monde ne le sait pas.

À Fontenay-aux-Roses, entre 300 000 et un million d'euros par an

Le passage à 30 km/h suppose de prévoir notamment un budget de signalisation (changement et ajout de panneaux), d'aménagement (création de chicanes, ralentisseurs, rétrécissements de voies, etc.), de contrôle (installation de radars ou affectation d'agents pour faire respecter la vitesse) et de communication (information des usagers sur ce changement de vitesse). Cette mesure qui concerne, au départ, la vitesse remodèle finalement toute la ville et la façon d'y circuler. Qui dit travaux dit coût : la ville de Fontenay-aux-Roses engloutit ainsi chaque année dans ses zones 30 entre 300 000 et un million d'euros.

À Chambéry, 30 000 euros l'étude préalable et 30 % de surcoût en matériaux

En dehors même du coût des aménagements, le coût des études d'impact est important. Par exemple, en juin 2013, le conseil municipal de Chambéry (73) a voté pour la généralisation d'une limitation de vitesse à 30 km/h dans cette commune. Il y avait alors 50 km de rues de cette ville à 30 km/h. Le prix de l'étude commandée pour envisager ce projet était évalué à 30 000 euros. Des années auparavant, pour réduire la vitesse des voitures, Chambéry avait modifié son aménagement et son mobilier urbains. L'emploi de matériaux inhabituels (peinture rouge, par exemple) avait représenté un surcoût de 30 % par

rapport à l'entretien normal de la voirie, selon une estimation de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) et d'Énergie-Cités en 2002-2003. Pionnière en matière de zones 30, Chambéry ne compte pas s'arrêter là : en juin 2014, les rues limitées à 30 km/h couvraient 60 km, soit un tiers du réseau routier. La ville a annoncé son souhait de passer à 120 km de voies à 30 km/h.

Toutes ces dépenses que certaines municipalités effectuent pour généraliser les zones 30 ont parfois l'effet paradoxal d'abîmer la santé économique de leur centre-ville rénové. Voici pourquoi :

2. LE COÛT POUR LE COMMERCE : DES CENTRES-VILLES SINISTRÉS PAR LA POLITIQUE ANTI-VOITURE

Un risque de régression pour l'économie et l'aménagement du territoire

Un article paru le 06/01/2014 sur le site internet du journal *La Tribune* évalue l'impact économique d'une « proposition de limiter les vitesses sur les autoroutes (de 130 à 120 ou 110 km/h), les routes (de 90 à 80 km/h) et en ville (de 50 à 30 km/h sur 80 % de la superficie des zones urbaines en maintenant à 50 km/h la vitesse sur la partie la moins centrale) ». L'auteur de cet article est Jean Poulit, ancien Directeur général de l'Institut géographique national, ancien chef du service de l'exploitation et de la sécurité routière et initiateur de l'opération Bison Futé. Il estime qu'une telle diminution de la vitesse pourrait entraîner « une réduction du produit intérieur brut de 1,94 %, soit de 39,55 milliards d'euros par an ».

Voici un extrait de l'étude de Jean Poulit parue dans le journal *La Tribune* : « Contrairement à une idée intuitive, la réduction de la vitesse sur route et autoroute ne conduit pas, statistiquement, à augmenter les temps de trajet mais à diminuer la distance moyenne parcourue par trajet, ce que l'on appelle la portée du déplacement. Il en résulte une perte d'efficacité économique. [...] Une réduction de la vitesse moyenne de 12,5 % a pour effet de réduire de 23,44 % le territoire accessible, à temps de trajet constant. Cela signifie que le marché de l'emploi accessible en une heure baisse de 23,5 %, que les commerces et les équipements commodément accessibles baissent également en nombre de 23,5 %. » Cela veut dire que quand on sait qu'un trajet va prendre davantage de temps, on a tendance à l'éviter, sauf s'il est impératif. Par exemple, si le parcours entre deux villes est allongé de vingt minutes, on peut renoncer à faire un achat. Dans certains cas, si le trajet quotidien à prévoir devient trop important entre le domicile et le lieu de travail envisagé, certains renoncent à présenter leur candidature à une offre d'emploi. Or un véhicule individuel reste essentiel pour se rendre à son travail pour trois quarts des Français, selon une étude de la Dares (Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques).

En résumé, dans une agglomération qui passe à 30 km/h, les voyageurs ne souhaiteront pas augmenter leur temps de trajet donc ils iront moins loin. Ceci pénalisera les villes situées en périphérie. C'est un revirement au regard de l'histoire des transports, c'est-à-dire de tous les efforts qui ont été faits pour "rapprocher" les territoires par la réduction du temps de transport.

Fermetures de garages, stations-services et concessions automobiles

Parmi les conséquences déjà manifestes des politiques anti-voiture, citons la fermeture de concessions automobiles, garages et stations-services. Comme ces établissements voient leur rentabilité diminuer, ils sont confiés à des promoteurs qui les remplacent par des supermarchés ou des logements. En six ans, les

métiers du commerce et de la réparation automobile à Paris ont ainsi perdu 1 903 emplois. Ces professionnels subissent notamment les conséquences de la politique anti-voiture de la mairie de Paris dont participe la multiplication des zones 30. Cela dissuade les ménages d'acheter un véhicule. Ceci est corroboré par un bilan des déplacements en 2014 à Paris qui fait état d'une diminution de 4 % de la circulation automobile en un an. En outre, depuis l'été 2016, les véhicules désignés comme les plus polluants sont victimes d'un nombre croissant d'interdictions de circuler dans de nombreuses villes.

Une aire piétonne irréfléchie fait décliner le commerce de centre-ville

Une ville à 30 km/h comporte généralement des rues et aires piétonnes. Ceci amène une question : quelles sont les conséquences pour le commerce des quartiers réservés aux piétons ? Une réponse à cette question se trouve à Bruxelles, dans un aménagement piétonnier de grande ampleur. Quelques boulevards du centre de Bruxelles ont ainsi été rendus piétons. L'impact des obstacles à la circulation sur le commerce peut être abordé en examinant l'étude menée sur le "piétonnier" de Bruxelles par Atrium, l'agence régionale bruxelloise du commerce (*Le piétonnier, premiers enseignements de la phase de test*, Atrium Brussels, 2015).

Sur les 233 commerçants interrogés en 2015, 42 % y perçoivent une diminution de la fréquentation du commerce et 41 % pas de changement ; 42 % aussi y voient un impact négatif (31 %) ou très négatif (9 %) sur le chiffre d'affaires, 44 % l'estimant sans impact. L'agence en conclut à « *un impact neutre à négatif sur la fréquentation des commerces.* » À la lecture de l'étude de l'agence Atrium, le piétonnier de Bruxelles semble être un programme pris sur étagère pour suivre la mode de la piétonisation, sans l'adapter à l'identité de la ville considérée ni l'inscrire dans un objectif réfléchi de développement. L'agence régionale bruxelloise du commerce enjoint donc à la ville de Bruxelles de donner *a posteriori* un but à ce projet coûteux, en tenant compte des commerçants, des usagers et de l'identité de la ville.

Sur le site internet *rtbf.be*, Philippe Carlot résume la situation ainsi, le 29/10/2015 : « *Si le pourcentage de voitures a bel et bien diminué dans l'hyper-centre, le nombre de piétons n'a par contre guère augmenté. "[...] Non seulement il n'y a pas une augmentation de piétons, mais il y a une diminution du chiffre d'affaires", commente Didier Gosuin, ministre bruxellois de l'Économie.* » Le projet est d'autant plus polémique que le coût de son aménagement sera de 20 millions d'euros.

Des commerces prisonniers d'aménagements urbains inadaptés

La généralisation de la limitation à 30 km/h en France souffre parfois du même manque de prospective que le lancement du piétonnier géant de Bruxelles. Si les commerces du centre-ville sortent financièrement sinistrés de cette transformation, il sera difficile de faire marche arrière car la limitation à 30 km/h s'accompagne de nombreux aménagements urbains. D'ailleurs, certains élus décident de lever les obstacles au déplacement des conducteurs. Ainsi, en 2014, à Amiens, la rue des Otages, auparavant réservée aux transports en commun et aux cyclistes, a-t-elle été de nouveau autorisée aux automobilistes. En effet, la restriction de leur circulation avait porté atteinte à la fréquentation du centre-ville.

Certains commerçants commencent d'ailleurs à exprimer leur mécontentement face à des politiques inadaptées. Prenons l'exemple de Saint-Malo, où les zones 30 se répandent. Roland Beaumanoir y dirige le groupe Beaumanoir (2 800 magasins dans le monde ; 1,3 milliard d'euros de chiffre d'affaires). En 3 ou 4 ans, il compte passer de 1 500 à 1 100 magasins en France : « *On n'a plus le choix, on quitte les centres-villes. Pourquoi ? Parce que les politiques municipales, quelles qu'elles soient, chassent les*

voitures des villes. On met des pots de fleurs, des interdictions de stationner... On vomit la voiture. On pousse les clients à faire leurs courses en périphérie [...] » (*Le Pays Malouin*, 18/02/2016). Il regroupe donc des magasins et accompagne le déplacement de certaines enseignes en périphérie. Cette situation illustre le fait que certains aménagements portent atteinte à la ville vivante, au sens commercial. En effet, une ville n'est pas constituée que de distractions. Pour qu'elle perdure, il y faut aussi des lieux où chacun puisse faire ses achats ; et ces lieux doivent être accessibles aux principaux moyens de locomotion. Sinon, cela joue contre l'intérêt de tous les habitants.

On le voit : les difficultés économiques de certains centres-villes sont notamment dues à des aménagements urbains qui découragent la venue des conducteurs. Ces derniers paient en effet un lourd tribut à la généralisation des zones 30.

3. LE COÛT POUR LE CONDUCTEUR : AMENDES ET RETRAITS DE POINTS POUR EXCÈS DE VITESSE, TRAJETS COMPLEXIFIÉS ET RALLONGÉS



Dans une “ville 30”, le conducteur aura de bonnes raisons de craindre une multiplication des procès-verbaux pour excès de vitesse. En effet, circuler à une vitesse supérieure à 30 km/h vous vaudra désormais 135 euros d’amende forfaitaire et, selon l’ampleur de votre excès de vitesse, un ou deux points en moins sur votre permis de conduire. À Meyzieu, dans le Rhône, des contrôles de vitesse en zone 30 sont ainsi effectués depuis le 15/06/2016 où un excès de vitesse a été constaté toutes les sept minutes.

Sans compter qu’une “ville 30” comporte aussi des “zones de rencontre” dans lesquelles le piéton est prioritaire et la vitesse maximale est de 20 km/h. Les conducteurs y risquent donc des sanctions à partir de 20 km/h !



S’il est parfaitement légitime que le conducteur adopte une vitesse réduite lorsque les circonstances l’exigent (aux abords d’une école, dans une rue commerçante très animée...), maintenir une vitesse de 30 km/h sur toute la traversée d’une agglomération est non seulement injustifié, mais c’est aussi un défi pour le conducteur comme pour le moteur.

Rappelons que parmi les radars qui flashent le plus, 9 machines sur 10 sont situées sur des axes où la vitesse a été abaissée. Le seul effet garanti du passage à 30 km/h sera donc une augmentation du nombre d’amendes et de retraits de points.

La hausse du nombre d’amendes et de retraits de points mécontente d’autant plus les automobilistes que leurs conditions de conduite sont compliquées par cette vitesse anormalement basse et les aménagements associés au “30”. En effet, l’architecture des voies est refondue pour faciliter la circulation des cyclistes. Peut-on transformer un équipement aussi étendu que la route en portant une attention insuffisante à ses principaux usagers, les conducteurs de véhicules motorisés ?

En effet, pour forcer les véhicules motorisés à respecter des vitesses basses pour lesquelles ils n’ont pas été conçus, les municipalités multiplient les obstacles dans les rues : ralentisseurs, chicanes, rétrécissements de voies... Ces dispositifs entraînent un foisonnement de nouveaux panneaux de

signalisation : entrée et sortie de zone 30, de zone de rencontre ou d'aire piétonne ; limitation de la vitesse à 30 ou 20 km/h ; ralentisseur ou autre modification de la chaussée ; circulation de cyclistes en sens inverse ; autorisation des cyclistes à aller tout droit ou à tourner à droite au feu rouge ; piste cyclable ; parking pour deux roues ; radar pédagogique...

La juxtaposition des panneaux et marquages au sol additionnels complique la lecture de la route par les conducteurs car elle noie l'important dans l'accessoire. Par exemple, dans une rue donnée, l'important pour un automobiliste sera de savoir qu'il approche d'un passage piéton. Or cette information pourra être complétée de 6 ou 7 autres. Ceci crée de l'incertitude qui ralentit la prise de décision. Or le temps de décision du conducteur est un facteur important de sécurité routière.

Ces transformations des rues sont notamment effectuées pour faciliter la circulation des cyclistes. Pourtant ceux-ci sont ultra-minoritaires dans la plupart des villes françaises. Par exemple, le vélo ne représente que 3 % de l'ensemble des déplacements dans l'agglomération nantaise, malgré des millions d'euros investis, notamment dans des zones 30, pour accroître la place de la bicyclette.

Pour les automobilistes, cela représente une complexification de la circulation et un allongement des temps de trajet. Or la politique de sécurité routière influence dans leur vote 42 % des conducteurs, selon une *Enquête sur les stages de récupération de points* menée en 2015 par la Ligue de Défense des conducteurs, sur la base de 36 746 conducteurs interrogés. Les élus qui généralisent les zones 30 ignorent donc la sensibilité d'une part importante de leurs électeurs.

De nombreuses municipalités généralisent la limitation de la vitesse à 30 km/h, le plus souvent sans prendre l'avis de leurs administrés. En effet, lorsque les citoyens sont consultés, ils ne souscrivent pas à ce genre de programme.

4. FACE À TOUTES CES CONTRAINTES, LA POPULATION N'EST PAS FAVORABLE AU « 30 »

Les projets de villes à 30 km/h se font généralement à l'initiative d'une municipalité. L'avis de la population locale n'est recueilli que sous la forme d'échantillons favorables au projet : tel projet de ville 30 est alors présenté comme un écho à des demandes d'habitants. Mais quand on interroge plus largement les populations concernées, on s'aperçoit qu'elles ne souhaitent pas l'extension de la limitation à 30 km/h. En outre, certains élus expriment leur refus de généraliser la vitesse de 30 km/h dans leur commune.

L'Initiative Citoyenne Européenne (ICE) a recueilli peu de signatures

Pour étendre à l'Europe le 30 km/h en ville, des militants ont lancé une Initiative Citoyenne Européenne (ICE). Ce genre de démarche invite la Commission européenne à se saisir d'un sujet en vue d'une législation, à condition que le texte en question soit suffisamment soutenu par les citoyens d'au moins sept pays d'Europe. L'ICE suggérait « *une limitation de vitesse standard de 30 km/h (20 mph) au sein de l'Union européenne pour les zones urbaines/résidentielles.* »

En un an, cette pétition a recueilli dans toute l'Europe, fin 2013, environ 44 000 signatures. Ce chiffre est loin du million de signatures requis pour que l'ICE obtienne une réponse officielle de la Commission européenne. Ce résultat est également faible en comparaison des 160 000 signatures obtenues en 2016,

dans un seul pays et en quelques semaines, par la Ligue de Défense des Conducteurs pour une pétition intitulée « *Non à la généralisation du 30 km/h en ville* ». L'aspiration à une généralisation de la vitesse réglementaire de 30 km/h est donc très peu présente en Europe. Plus précisément, en France, de très nombreuses personnes expriment spontanément leur opposition aux 30 km/h.

Strasbourg : les habitants avaient dit non

Le cas de Strasbourg (275 718 habitants) montre bien la part prépondérante de la volonté du maire dans le passage d'une ville à 30 km/h : consultés par courrier en 2011 sur l'extension du 30 km/h à 70 % de la voirie, les Strasbourgeois ont dit « *Non* » à 55 %. Ce vote traduisait notamment le refus de temps de trajets augmentés, d'amendes et de retraits de points. La municipalité semble faire peu de cas de l'avis des Strasbourgeois car depuis cette consultation, les zones 30 progressent à Strasbourg.

Des élus contre la généralisation des zones 30 dans leur ville : six communes de l'agglomération grenobloise refusent de passer à 30 km/h

En 2016, 43 des 49 communes de l'agglomération de Grenoble ont choisi de limiter la vitesse à 30 km/h dans tout leur territoire. La ville de Meylan (18 730 habitants) est membre de cette intercommunalité de Grenoble-Alpes métropole. Le site internet www.lefigaro.fr rapporte que le premier adjoint de la mairie de Meylan, Jean-Claude Peyrin « *figure [...] parmi les derniers réfractaires à ce changement. "Nos zones 30 déjà existantes marchent bien car elles correspondent aux besoins des habitants, mais la généralisation pour la généralisation serait une absurdité, car elle ne serait pas respectée", assure l'élu au Dauphiné Libéré.* » De même, Jean Lovera, maire de Sarcenas, qui fait aussi partie de Grenoble-Alpes Métropole, refuse la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h dans sa commune. En tout, six communes de l'agglomération grenobloise s'opposent au 30 km/h.

CONCLUSION

Refusons cette réduction de vitesse préjudiciable et impraticable !

Au total, quel bilan sidérant ! La ville à 30 km/h est donc un concept qui s'est répandu comme une mode dans de nombreuses municipalités, sans tenir compte des souhaits des populations. La généralisation de la vitesse de 30 km/h en ville crée de la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que des embouteillages. En outre, elle entraîne obligatoirement une réorganisation de la circulation telle qu'elle constitue un risque d'accidents. S'y ajoutent des pertes de temps pour chacun au quotidien, y compris dans les situations critiques. Dès lors, qui souhaiterait payer le prix de cette aventure ? En effet, mettre des zones 30 partout, c'est s'engager dans des dépenses d'aménagement faramineuses qui ont pour effet de couler le commerce de centre-ville. Quant aux conducteurs, ils seront confrontés à une hausse des amendes et des retraits de points pour excès de vitesse. À une vitesse aussi basse, ils regretteront d'avoir placé leur confiance dans l'équipe municipale qui leur impose une situation aussi ubuesque.

Un discernement est nécessaire

Finalement la ville à 30 km/h excède radicalement la simple limitation de vitesse. Comment peut-on transformer un simple panneau "30" en un concept dont la mise en oeuvre entraîne autant de conséquences néfastes ? Seule une démarche idéologique peut conduire à pareil dévoiement. Muni de ce constat et des informations contenues dans cette étude, chacun peut désormais aborder la question des zones 30 avec un oeil neuf : une approche pragmatique de la circulation en ville permet de résoudre bien des problèmes. En effet, la limitation d'une voie à 30 km/h constitue un outil qui peut être adapté à certaines situations et non à d'autres. C'est la configuration des lieux qui doit guider la recherche des solutions, en examinant toutes les aides techniques disponibles, et en encourageant les comportements responsables. C'est de cette façon que se construira une véritable sécurité routière dans le respect de la ville, de son environnement et de ses habitants.

Le panneau « 30 », cheval de Troie d'une baisse généralisée des vitesses

Plus largement, l'abaissement des vitesses maximales concerne l'ensemble du réseau routier : il existe des autoroutes à 90 km/h, des rocade à 70 km/h et des agglomérations à 30 km/h. De plus, une ville à 30 km/h inclut des zones à 20 km/h et des rues piétonnes.

Toutes ces réductions de vitesse découlent de théories destinées à l'organisation des transports. En voici un exemple, extrait d'un rapport du PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) : « *il serait bon, aujourd'hui en France, d'explorer plus à fond la modération générale des vitesses [...]. Concrètement, il s'agit de mettre en œuvre la "ville 30", c'est-à-dire de généraliser les zones 30 dans 80 % des rues de la ville, de limiter à 50 les voiries interquartiers, de transformer les voies rapides en boulevards urbains et d'"apaiser" les autoroutes.* » Prise isolément, cette phrase semble formuler une théorie radicale. Or le programme qu'elle décrit s'applique concrètement dans un nombre grandissant de communes ! C'est dire l'influence de ce genre de pensée sur les décisions de nombreuses municipalités. Le "30", ce sont donc les prémices d'une baisse généralisée des vitesses. Il est donc vraiment urgent de ne pas se laisser imposer une limitation à 30 km/h en ville qui constitue un défi pour le moteur comme pour le conducteur.





Pour rester en contact :

Site internet :

www.liguedesconducteurs.org

Page facebook :

www.facebook.com/LigueDeDefenseDesConducteurs

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Tél : 01.43.95.40.20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS