



COMMUNIQUÉ
Paris, le 22/05/2023

VILLES À 30 KM/H : UN FREIN POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

À l'instar de la ville de Rennes, qui a annoncé il y a quelques jours que la quasi-totalité de ses rues seraient limitées à 30 km/h à partir de septembre prochain, de plus en plus de municipalités font le choix de réduire la limitation de vitesse sur la globalité de leur réseau routier. Mais contrairement aux objectifs exprimés, la mesure affiche des résultats plutôt mitigés en termes de sécurité routière.

Ce lundi 22 mai 2023, l'association « 40 millions d'automobilistes » met en garde les élus municipaux contre l'abaissement généralisé de la vitesse en ville, présenté par certains comme la solution miracle contre l'accidentalité routière. La mesure n'a en réalité pas fait ses preuves, et s'exerce même à l'encontre du bon sens en provoquant une diminution de la vigilance des usagers.

Les usagers « vulnérables », premières victimes de la route en ville

En 2021, près de 600 usagers ont été tués sur une route située en agglomération. La majorité est constituée par des usagers dits « vulnérables » : piétons, motocyclistes, cyclomotoristes et cyclistes. Pour lutter contre ce fléau, de nombreuses villes ont adopté ces dernières années la limitation de vitesse abaissée à 30 km/h.

Une fois n'est pas coutume, l'idée est venue de Graz, en Autriche, première commune européenne à avoir limité toutes les rues de son territoire à 30 km/h, dès 1992. En France, quelques communes de région parisienne font figure de pionnières, à partir de 2005 : Fontenay-aux-Roses, Nogent-sur-Marne, Sceaux. Du côté des grandes agglomérations, Grenoble est la première à franchir le pas en 2016. La mesure se propage ensuite à partir de 2019 : Besançon, Nancy, Lille, Strasbourg, Bordeaux, Metz, Nantes, Paris, Clermont-Ferrand, Montpellier, Tours, Lyon, Toulouse, Limoges et désormais Rennes mettent en œuvre les 30 km/h de façon généralisée.

« Comme souvent en matière de 'sécurité routière', les mauvaises idées se diffusent beaucoup plus vite que les bonnes..., regrette Philippe NOZIÈRE, président de « 40 millions d'automobilistes ». Concernant les 30 km/h, il est nécessaire de rappeler qu'il s'agit à l'origine d'une vitesse abaissée à titre exceptionnel, parce que la situation demande une vigilance accrue de la part de l'utilisateur au regard d'une situation particulière : les abords d'une école, d'un hôpital, la présence de piétons en grand nombre, des intersections où la visibilité est diminuée... C'est ainsi que la limitation de vitesse à 30 km/h fonctionne le mieux, parce que son caractère exceptionnel attire l'attention et amène son adhésion et son respect », explique Philippe NOZIÈRE.

Des aménagements de voirie pour favoriser la sécurité de tous

« Lorsque les 30 km/h étaient cantonnés à des zones peu étendues et clairement identifiées, cela faisait sens dans la tête de l'utilisateur : 30 km/h = *danger*. Il adaptait alors son comportement et se montrait particulièrement vigilant, parce qu'il percevait immédiatement que c'était nécessaire pour la sécurité de tous. Mais en imposant une limitation de vitesse abaissée sur l'ensemble des voies, indifféremment des situations de conduite, on la banalise aussi. Et on fait disparaître de l'esprit de l'automobiliste l'idée que certaines configurations peuvent comporter plus de risques que d'autres, ce qui est totalement contre-productif », analyse Pierre CHASSERAY, délégué général de l'association.

Plutôt qu'une limitation de vitesse abaissée sur toutes les routes, l'association « 40 millions d'automobilistes » milite pour une adaptation des infrastructures et des aménagements routiers : « des

pistes cyclables sécurisées et entretenues, une meilleure visibilité des passages piétons, une synchronisation des feux tricolores qui favorise une conduite souple et régulière, plutôt que des chicanes et dos d'âne qui obligent à freiner avant et encouragent à réaccélérer après... Évidemment, cela a un coût – c'est un peu plus onéreux que de remplacer un 5 par un 3 sur des panneaux – mais ce sont des mesures qui ont fait leurs preuves, et qui permettraient une véritable baisse de l'accidentalité routière en ville », estime Pierre CHASSERAY.

L'association souligne enfin le fait que la mesure d'abaissement généralisé de la vitesse à 30 km/h dans les villes n'a aucun impact significatif sur les émissions polluantes des véhicules motorisés, alors que l'argument écologique est largement défendu par les « Villes 30 ».



www.fil-conducteurs.com



@40MA – 40 millions d'automobilistes
@PChasseray – délégué général



www.40millionsdautomobilistes.com



À propos de « 40 millions d'automobilistes » 40 millions d'automobilistes est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'europpéen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobilité, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages.
www.40millionsdautomobilistes.com