09/10/2021 16:23

Quelque 250 villes françaises déjà converties a

Controversée, cette mesure gagne pourtant du terrain en France sous l'influence d'élus qui, par mimétisme ou conviction, veu

ANGÉLIQUE NÉGRONI
anegroni@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Par mimétisme, par conviction, les 30 km/h s'imposent dans nos villes. Partout en France, on dévisse les panneaux des 50 km/h qui, au terme d'un règne de trente ans dans les agglomérations, perdent très nettement du terrain. Après avoir pris tout d'abord ses quartiers dans quelques rues çà et là, les 30 km/h triomphent et envahissent des villes entières.

Le 30 août dernier, au grand dam des automobilistes, c'est Paris qui s'y est convertie en l'imposant sur quasiment tout son territoire, et ce sont aujourd'hui plus de 250 villes qui les ont adoptés. Parmi elles, Grenoble, Angers, Bègles, Nantes… D'autres communes encore, toutes tendances confondues, ont annoncé qu'elles allaient, elles aussi, faire le grand saut. Un changement revendiqué au nom d'une ville propre, apaisée, et d'un combat pour sauver la planète. Dans cet emballement pour le «tout-30 km/h», les élus Verts ne pouvaient pas rester en retrait. Le maire écologique de Bordeaux, Pierre Hurmic, a annoncé que, dès janvier prochain, sa ville allait également passer aux 30 km/h généralisés.

Promu par l'ONU qui, en mai dernier, avait lancé une campagne – «Streets for Life »Love30» –, mais aussi par l'OMS, qui prône *«des villes saines, vertes et vivables»*, les 30 km/h, qui se répandent également en Europe, ne font pourtant pas l'unanimité. Les résistances sont importantes et le sujet fait débat. Interrogé sur Franceinfo, en septembre dernier, Jean-Baptiste Djebbari, le ministre délégué en charge des Transports, ne cachait d'ailleurs pas un certain scepticisme à l'égard de l'initiative parisienne. *«Car on a des données scientifiques qui nous disent que ces 30 km/h, c'est peu efficace sur le plan environnemental»*, a-t-il rappelé en critiquant au passage la maire socialiste de la capitale. En comparant l'action du gouvernement, en matière d'écologie à celle d'Anne Hidalgo, il poursuivait : *«On est plus incitatif là où elle est plus prescriptive.»*

Il est vrai que cette baisse n'améliore pas la qualité de l'air, même si nombre d'élus ont assuré le contraire pour justifier leur choix. Publié en août dernier, un rapport du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) indique que cette vitesse entraîne même une aggravation. *«Cette mesure n'est pas le levier à actionner pour améliorer la qualité de l'air»*, confirme Benoît Hiron, responsable de la sécurité routière au sein de cet organisme.

> **«Les 30 km/h, c'est devenu à la mode et tout monde s'y met. On est dans la boboïsation de la société»**
> JEAN-PIERRE GORGES, MAIRE DIVERS-DROITE DE CHARTRES

Cette étude ne pouvait pas mieux tomber pour revigorer le lobby de la voiture, en guerre contre la mesure. Pour lui, en outre, ces 30 km/h ne font pas baisser le bruit – malgré des études prouvant le contraire. Quant à l'accidentologie, s'il faut lutter contre l'insécurité routière, autant s'attaquer aux *«vraies causes»*, réagit Yves Carra, de l'Automobile Club Association. *«Si on regarde l'accidentalité parisienne de 2018, on note que les accidents mortels ont principalement été provoqués par l'alcool, la drogue, l'inattention»*, souligne-t-il.

Remontées contre le choix d'Anne Hidalgo, diverses associations ont décidé d'attaquer devant la justice l'arrêté instaurant ces 30 km/h. Pour Me Patrick Tabet, à l'origine du recours, cette limitation ne produira que des effets négatifs. *«Et si on veut lutter contre le bruit, alors faisons la chasse aux terrasses éphémères»*, lance-t-il. Pour Pierre Chasseray, le délégué général de 40 Millions d'automobilistes, les 30 km/h ne sont pas, quoi qu'on en dise, une mesure de sécurité routière mais une posture politique. *«Une mesure pipeau»*, dit-il, qui permet aux villes de se doter à moindres frais d'un vernis écolo aujourd'hui en vogue.

«Les 30 km/h, c'est devenu à la mode et tout monde s'y met. On est dans la boboïsation de la société», renchérit Jean-Pierre Gorges, le maire de Chartres, en Eure-et-Loir. *«On imagine que l'on va sauver la planète parce qu'on roule moins vite alors qu'en Chine, 60 % des activités s'appuient sur le charbon!»*, s'agace-t-il, tout en étant pourtant un grand défenseur des 30 km/h. C'est que si ce maire divers droite a généralisé cette vitesse dans sa ville depuis janvier dernier, il l'a fait pour de vraies raisons, souligne-t-il : obtenir une ville apaisée et un mariage heureux entre voitures, vélos, piétons et autres usagers. *«Mais cela se prépare, et Chartres s'y attelle depuis 2001»*, insiste l'élu à l'adresse de ceux qui ne feraient que de l'affichage. Nouveau plan de circulation en sens unique, limitée à 30 km/h donne en effet le droit aux cyclistes de l'emprunter en sens inverse. Au lieu d'une voie dédiée et protégée, ces derniers roulent alors sur une maigre portion de la chaussée. C'est notamment le cas rue André Salel, à Fontenay, où les vélos dévalent une rue abrupte et frôlent les véhicules circulant en sens inverse. *«C'est dangereux»*, lâche une mère de famille. *«À la nuit tombée, on ne voit pas les cyclistes»*, s'inquiète une automobiliste. À cela s'ajoutent des bordées d'insultes que les automobilistes réservent parfois aux deux-roues en méconnaissant ces nouvelles règles.

Pour Stein Van Oosteren, le président de l'association locale pro vélo, la situation est d'autant plus dangereuse que les 30 km/h sont, selon lui, rarement respectés. En l'absence de radars en ville, *«85 % des usagers dépassent la vitesse autorisée»*, certifie ce responsable, farouche militant de la petite reine et dont les prises de position ont plus d'une fois agacé le maire.

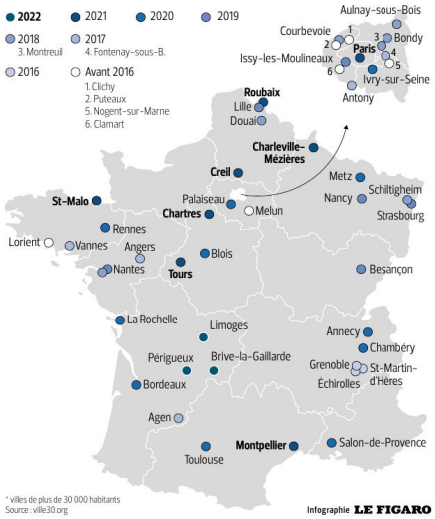
Sillonnant sans cesse les rues de la ville en tant que responsable d'une auto-école, Farid, lui, est moins sévère. Entre ceux qui respectent les 30 km/h et ceux qui ne lèvent pas le pied, c'est, dit-il, du «50/50».

Quant aux automobilistes interrogés, certains assurent se plier sans problème aux 30 km/h, *«surtout dans les petites rues»*. Mais, sur les grands axes de la ville, c'est *«plus difficile de ne pas accélérer»*, admettent-ils. C'est donc affaire de rue mais aussi de voiture. *«Quand on a une automatique c'est plus commode de rouler à 30 km/h»*, réagit Marie-Odile.

Mais, après onze ans de généralisation des 30 km/h, on trouve encore des habitants qui ignorent la règle. *«Ah bon ? On doit rouler à 30 km/h ? Je ne savais pas!»*, lâche benoîtement Monique qui vit depuis cinquante ans dans la commune. Et qui, à 78 ans, prend toujours le volant. ■ **A. N.**

Accélération du passage aux 30 km/h en ville

ANNÉE DE DÉBUT OU DE GÉNÉRALISATION DU PASSAGE AUX 30 KM/H EN VILLE



* villes de plus de 30 000 habitants
Source : ville30.org

Infographie LE FIGARO

Depuis le 30 août, la municipalité parisienne a imposé les 30 km/h sur quasiment l'ensemble de son territoire. ALEXIS SCIARD/IP3 PRESS/MAXPPP

Fontenay-aux-Roses, une commune qui roule au pas depuis onze années

ALORS que les 30 km/h sur l'ensemble du territoire parisien ont suscité un vrai raffut médiatique, à une dizaine de kilomètres de là, à Fontenay-aux-Roses, on a enlevé tous les panneaux 50 km/h depuis bien longtemps déjà. Sans fanfaronner, la commune de 25 000 habitants des Hauts-de-Seine a en effet été la toute première en France à avoir généralisé cette baisse de la vitesse.

Depuis 2009, on roule ici à 30 km/h sur toutes les voies et, si des dérogations sont consenties sur certains axes, ce n'est guère pour aller plus vite. Au contraire : il s'agit même de rouler encore plus lentement, avec un seuil maximal dégringolant à 20 km/h ! Au milieu du trafic incessant de la région parisienne, Fontenay-aux-Roses, parcourue de rues qui montent et descendent, cultive l'art du déplacement en douceur.

Prenant les commandes de la ville en 2014, Laurent Vastel, maire UDI, n'est pas revenu sur ce «tout-30 km/h» imposé par son prédécesseur, le socialiste Pascal Buchet. Il soutient sans réserve le virage qui a été pris. Et, onze ans plus tard, le recul peut sembler suffisant pour mesurer les bienfaits ou non de cette baisse dont on vante tant les mérites à Paris. Or, faute d'étude précise, difficile, en réalité, d'y voir clair et les avis sur le sujet sont diamétralement opposés. Pour les uns, l'amélioration est incontestable, pour d'autres, ce n'est que de l'affichage. À cela s'ajoutent des mécontentements autour d'aménagements que provoquent les 30 km/h. Automobilistes et cyclistes s'échappent parfois, et l'abaissement de la vitesse est loin de toujours entraîner l'effet escompté : obtenir une ville apaisée. *«Quand un maire aborde le sujet du partage de l'espace public avec ses administrés, il a parfois besoin d'un gilet pare-balles!»*, ironise Laurent Vastel.

Mais, selon lui, qui fait résolument partie du camp des satisfaits, le jeu en vaut la chandelle. La vitesse a, de manière notable, baissé dans sa ville où les dos d'âne surabondent. Et quand il y a des dépassements, ils n'excèdent pas 45 km/h. Une réduction qui a eu pour conséquence une amélioration certaine de la Sécurité routière. *«L'accident le plus grave remonte à trois ans environ. Un enfant renversé a été hospitalisé pour une fracture»*, dit-il. Le bruit a sans doute lui aussi chuté, à l'en croire, mais, concernant la qualité de l'air, l'édile balaie le sujet d'un revers de main. La limitation n'a rien changé. *«Et il faut oser le dire*, martèle-t-il avant d'expliquer que, tout de même, *depuis trente ans, la situation s'améliore : les pots catalytiques des voitures ont fait de gros progrès. Quand j'étais ado, les façades des maisons de la ville étaient noires et ce n'est plus le cas aujourd'hui»*.

Comme dans d'autres villes, ces 30 km/h généralisés accompagnent une politique destinée à faire reculer la place de l'automobile. Fontenay-aux-Roses a définitivement tourné le dos à la banlieue parisienne des années 1970, décennie qui consacrait la voiture. *«Avant, la place du centre-ville, c'était un immense parking goudronné*, indique le maire. *Maintenant, c'est une zone 20»*. Des bancs, des bars, un kiosque à journaux lui confèrent d'ailleurs un petit air de ville de vacances. Mais l'élu ne peut aller plus loin. Car Fontenay n'est pas Paris. *«Ici on a besoin de sa voiture pour se déplacer et 75 % de la population en possède une quand 75 % des Parisiens au contraire n'en ont pas»*.

Aussi la ville joue-t-elle la carte du compromis. Impossible pour elle de transformer toutes les places de stationnement en piste cyclable, comme le souhaiteraient les associations de vélo. *«Quand on supprime des places de voiture, les gens deviennent violents»*, assure Laurent Vastel. D'autant que les grosses cylindrées, dont raffolent les habitants, ne rentrent plus dans les garages des pavillons. En conséquence, les cyclistes doivent bien souvent se contenter de ce que prévoit la loi : une

> **«Ici on a besoin de sa voiture pour se déplacer et 75 % de la population en possède une quand 75 % des Parisiens au contraire n'en ont pas»**
> LAURENT VASTEL, MAIRE UDI DE FONTENAY-AUX-ROSES

Selon le maire de Fontenay-aux-Roses, la mesure des 30km/h a permis de faire baisser la vitesse, de manière notable, dans sa ville. SEBASTIEN SORIANO/LE FIGARO

Le 5/7 MATHILDE MUNOS 5H / 7H
TOUS LES LUNDIS À 6H44, HISTOIRES POLITIQUES AVEC ARTHUR BERDAH, JOURNALISTE POLITIQUE AU LE FIGARO
france inter

ıux 30 km/h

ılent lutter contre la pollution.

tion, lourds aménagements et rétrécissement des voies ont été au programme d'une longue mutation de la ville pour que ces 30 km/h ne tombent pas dans les rues… comme un cheveu sur la soupe.

Reste que, aujourd'hui, la question est de savoir si cette limitation est respectée. Du côté de la prévention routière, on le souhaite ardemment : « *Rappelons que le risque de mortalité est de 80 % avec un choc à 50 km/h et de 10 % à 30 km/h* », souligne sa déléguée générale, Anne Lavaud. Or, à Paris, les automobilistes ne semblent pas avoir levé le pied et les quelques rares radars fixes installés ne cessent de crépiter. Pour Pierre Chasseray, c'est bien la preuve qu'on est « *dans la communication et l'affichage* », dit-il, avant d'ajouter : « *Faisons déjà respecter les 50 km/h.* »

Ailleurs, des communes qui ont adopté les 30 km/h assurent que la vitesse a chuté. C'est le cas à Lille, où cette limitation, qui existe depuis deux ans, a été évaluée. « *65 % des automobilistes respectent les 30 km/h, 20 % s'en approchent, 12 % roulent à 50 km/h et 5 % le dépassent, notamment le soir* », énumère Jacques Richir, l'adjoint en charge de l'espace public. Pour plus de respect de la mesure, la ville va, dès ce mois-ci, verbaliser les automobilistes lors de contrôles avec des radars jumelles. À Chartres, on a commencé en septembre. « *Cela a donné lieu à 23 verbalisations pour des vitesses au-dessus de 50 km/h et à deux rétentions de permis pour des excès de 90 km/h et 83 km/h* », indique Richard Lizurey, l'ancien responsable de la gendarmerie nationale, devenu adjoint en charge de la sécurité dans la commune. Pour faire la chasse aux pointes de vitesse la nuit sur certains axes, Jean-Pierre Gorges compte aussi demander au ministre de l'Intérieur une expérimentation locale pour avoir la main sur l'installation des radars automatisés à la place de l'État. Car, aujourd'hui, seul ce dernier choisit les emplacements sur le réseau français et peu de ces équipements sont installés dans les communes. En novembre dernier, Gérald Darmanin s'était d'ailleurs dit favorable à cette idée. Si elle aboutissait, les 30 km/h ne seraient plus seulement de l'affichage… ■

> Il n'y a qu'à circuler dans la capitale pour se rendre compte que les usagers de la route n'ont guère levé le pied. Rouler à 30 km/h est difficilement tenable
>
> Me RÉMY JOSSEAUME

Me Josseaume : « Il s'agit d'une mesure qui s'applique sans discernement »

POUR Rémy Josseaume, avocat spécialiste en droit routier, les villes cèdent à la facilité en agissant sur le levier de la vitesse.

LE FIGARO. – Pourquoi les 30 km/h semblent-il désormais inévitable dans les villes ?

Me Rémy JOSSEAUME. – On a encouragé tous ces nouveaux modes de mobilité, tels que le vélo, la trottinette ou encore l'hoverboard, et tous leurs usagers utilisent aujourd'hui le même espace public que les voitures, les bus ou encore les deux-roues motorisées. Pour tenter une harmonisation des vitesses entre tous ces usagers qui n'ont rien à voir entre eux, la solution a donc été la baisse de la vitesse des voitures. Il est indéniable que les 30 km/h ont des effets bénéfiques sur l'accidentalité. En cas de collision entre un véhicule et un vélo, les conséquences seront moins lourdes qu'à 50 km/h.

Mais ces 30 km/h ne sont-ils pas un pis-aller ?

Les villes qui ont laissé proliférer de manière anarchique cette offre nouvelle des mobilités sont débordées. Elles ne peuvent sécuriser tous les parcours en attribuant des voies dédiées à ces usagers vulnérables. Faute d'aménagements adaptés suffisants, on assiste alors à une dangereuse cohabitation. Le vélo emprunte la même voie que le bus, la trottinette roule au milieu des voitures. Prises de court, les villes cèdent donc à la facilité en agissant sur le levier de vitesse.

Malgré tout, comprenez-vous cette mesure qui se généralise en France ?

Il s'agit d'une mesure qui s'applique sans discernement. Une règle variable en fonction de l'évolution du trafic au cours de la journée aurait suscité moins de rejet. Les 30 km/h pourraient s'imposer entre 6 heures et 21 heures, un large créneau horaire au cours duquel l'espace public est particulièrement fréquenté. Les 50 km/h pourraient être conservé la nuit, marquée par une baisse du trafic.

À Paris, cette nouvelle limitation est-elle respectée ?

Il n'y a qu'à circuler dans la capitale pour se rendre compte que les usagers de la route n'ont guère levé le pied. Rouler à 30 km/h est difficilement tenable. Par ailleurs, et mis à part les rares radars dans Paris qui flashent les dépassements des 30 km/h, il n'y a pas de contrôle réalisé par les forces de l'ordre. Mobilisée sur d'autres missions, la police nationale n'est pas visible dans les rues de la capitale. Mais la situation pourrait changer avec la prochaine nouvelle police municipale de Paris. Ses fonctionnaires, qui sont des agents de police judiciaire adjoints, vont pouvoir verbaliser les contrevenants.

Pourquoi le nombre de suspensions de permis va, selon vous, s'envoler ?

Jusqu'alors, un automobiliste qui roulait à 70 km/h au lieu de 50 km/h n'encourait pas de suspension de permis. Désormais, c'est le cas. Avec une limitation à 30 km/h, on obtient un écart de 40 km/h, une différence qui entraîne la suspension du permis et qui fait basculer le dépassement dans la catégorie des grands excès de vitesse. Cette rubrique, qui figure dans les bilans annuels de la Sécurité routière et qui va beaucoup s'étoffer, va donc donner l'impression que l'automobiliste roule plus vite. Une fausse interprétation.

La sanction est-elle trop lourde selon vous ?

En cas de dépassement des 30 km/h, le contrevenant s'expose par ailleurs à une amende de 135 euros et perd des points. La sanction est en effet sévère. Au moindre écart, l'automobiliste est aujourd'hui sanctionné et la population a le sentiment d'une justice à deux vitesses. Le resquilleur du métro ou l'auteur d'incivilités s'en sort bien mieux que l'usager de la route, qui, lui, n'échappe jamais à la peine encourue. Si on assiste à une explosion des suspensions de permis, cela ne fera qu'alimenter ce ressenti, selon lequel l'automobiliste a un véritable régime de défaveur.

Ces 30 km/h correspondent-ils à une période transitoire ?

Cette limitation est évidemment une mesure antivoiture. Elle a pour but de dissuader l'automobiliste de prendre le volant pour se rendre dans les villes où les 30 km/h s'appliquent. C'est particulièrement vrai pour Paris. C'est pour cela d'ailleurs que les services d'Anne Hidalgo ont indiqué dans un premier temps que les 30 km/h amélioreront la qualité de l'air, ce qui est démenti par une étude. Mais, à terme, ils misent sur une baisse du trafic. En attendant, ce n'est pas ce qui se passe. Entre les 30 km/h et des travaux en pagaille dans la capitale, notamment à ses portes, on assiste à des embouteillages monstres qui rejaillissent même sur les grands axes menant à Paris. La circulation est devenue impossible. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR **A.N.**

À Bruxelles, une limitation peu respectée et un boom des amendes

ANNE ROVAN @AnneRovan
CORRESPONDANTE À BRUXELLES

BRUXELLES a-t-elle fait le grand saut en début d'année ? Pas vraiment, mais c'est tout de même de cette manière que le gouvernement régional bruxellois – en charge de la mobilité – a présenté le passage aux 30 km/h, le 1er janvier 2021, à grand renfort de campagnes de communication. Les « villes 30 » ont le vent en poupe en Europe. Et son centre névralgique se devait de faire bonne figure.

En réalité, il s'agit plus d'une généralisation que d'une véritable révolution. Environ 60 % de l'ensemble du réseau routier bruxellois avait déjà basculé avant le 1er janvier 2021. Depuis, c'est 85 %. Ici comme ailleurs, les voies dites structurantes (les grandes artères de la capitale) restent soumises à la limite des 50, voire des 70 km/h. Et certaines ont aussi vu les limitations de vitesse baisser en début d'année.

> « La sécurité routière est l'objectif principal de ce projet »
>
> LE CABINET DE LA MINISTRE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le basculement, qui s'est opéré durant la crise du Covid, et en pleines fêtes de fin d'année, n'a pas fait beaucoup de vagues. Les mobilisations de taxis, d'automobilistes et de motards n'ont pas été très nombreuses. Quelle est l'adhésion à cette mesure ? « *Nous n'avons pas réalisé de sondage sur le sujet* », répond Camille Thiry, porte-parole de Bruxelles Mobilité, le ministère en charge de ces questions. Des données permettant de mesurer les bénéfices liés à la généralisation des 30 km/h sont toutefois diffusées chaque trimestre. Elles portent notamment sur l'évolution de l'accidentologie. « *La sécurité routière est l'objectif principal de ce projet* », souligne-t-on au cabinet de la ministre Elke Van den Brandt, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière. De ce point de vue, les résultats vont plutôt dans le bon sens. Le nombre d'accidents a reculé, passant de 1826 en moyenne sur les premiers semestres de 2016 à 2020 à 1550 au premier semestre 2021. Le nombre de morts et de blessés graves est en baisse : 4 décès contre 7 en moyenne auparavant, et 61 accidentés graves contre 81. Il convient toutefois de prendre ces données avec des pincettes du fait des changements d'habitudes liés à la crise sanitaire. Quid des temps de trajet ? « *Ils sont restés plus ou moins stables sur chaque itinéraire et ce quelle que soit l'heure* », affirme Camille Thiry.

Pas la moindre donnée, en revanche, sur les bénéfices en termes de qualité de l'air. L'étude est en cours. Voilà pour la version flatteuse des débuts de Bruxelles « ville 30 ». Les coulisses, elles, sont un peu moins rayonnantes. Certaines zones de police semblent, en effet, avoir fait un peu trop de zèle en début d'année. Et le parquet bruxellois – déjà très embouteillé – s'est retrouvé dépassé par le nombre de contraventions et d'infractions routières à traiter. Les policiers ont donc été priés de lever le pied sur les amendes pour excès de vitesse. Une circulaire a même été publiée par le parquet bruxellois, prévoyant qu'il n'y aurait pas de contravention jusqu'à 46 km/h sauf sur quelques zones spécifiques. Soit une tolérance supplémentaire de 10 km/h, venant s'ajouter à la marge d'erreur technique de 6 km/h. Cette circulaire s'applique-t-elle toujours ? « *Nous avons interrogé le parquet et nous n'avons pas eu de réponse* », raconte Camille Thiry. « *Cela dépend aussi de la façon dont les zones de police appliquent cette circulaire* », relativise-t-elle. La situation est tellement ubuesque que le ministre fédéral de la Justice, Vincent Van Quickenborne, a décidé de s'en mêler. Il veut en finir avec les tolérances en matière d'excès de vitesse, à Bruxelles et ailleurs. Un parquet national routier doit être créé en fin d'année. ■