



LIGUE DE
DÉFENSE DES
CONDUCTEURS

STOP à la répression absurde, OUI à une conduite responsable



LA FACE CACHÉE DES VILLES À 30 KM/H

23, avenue Jean Moulin, 75014 PARIS
www.liguedesconducteurs.org

De plus en plus de villes limitent leur circulation à 30 km/h



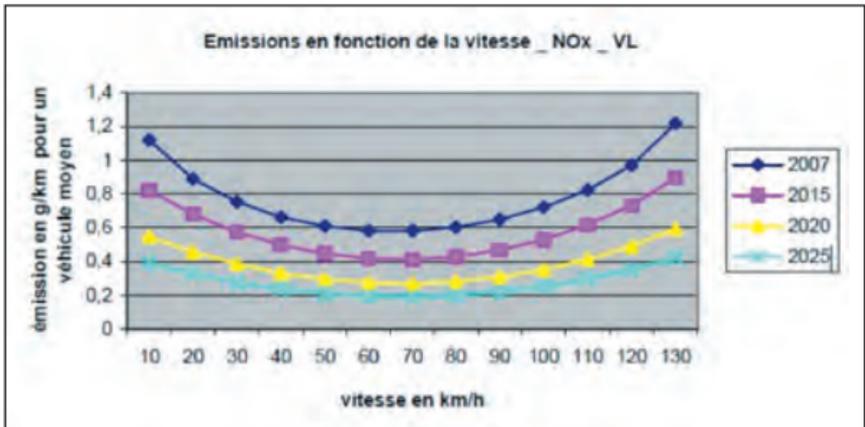
N'imaginez pas que lorsqu'une commune devient une "ville 30", cela concerne juste quelques quartiers résidentiels ou certaines rues commerçantes. Non : faire passer une ville à "30", cela signifie étendre la limitation à 30 km/h dans 80 % des rues ! Un plan escargot, en somme.

À Lorient, c'est le cas depuis 2009. De même, depuis 2016, pour traverser Grenoble et 43 communes de son agglomération, les conducteurs ne peuvent pas dépasser le "30" : un vrai défi !

Paris et Rennes programment aussi leur passage à "30" pour 2020. De nombreuses autres villes s'y mettent, à différents stades : Vannes, Angers, Nantes, Lille, Toulouse...

Une telle réduction de vitesse devrait être justifiée par un avantage absolu. Or c'est tout le contraire !

Davantage de pollution et de bruit



© 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.

Quel paradoxe ! Alors qu'il était présenté comme une solution à la pollution et au bruit, le 30 km/h augmente la pollution atmosphérique et sonore. À 30 km/h, un véhicule pollue davantage l'air qu'à 50 km/h. En effet, les courbes d'émissions de polluants sont en forme de U, comme l'indique le tableau ci-dessus : à basse vitesse, plus on roule lentement, plus on pollue.

Comme le montrent les projections jusqu'en 2025, ce qui fera baisser la pollution dans les prochaines années, c'est notamment l'amélioration technique des véhicules et non la réduction drastique de la vitesse en ville.

De plus, entre 45 et 20 km/h, la diminution de la vitesse augmente le bruit de la circulation.

En outre, certaines villes pratiquent des politiques anti-voitures : piétonisation de voies, restrictions de circulation, suppression de places de stationnement : 30 % du trafic en centre-ville est désormais lié à la recherche d'une place de stationnement. Avec la baisse des vitesses à "30", tout cela entraîne des temps de parcours augmentés, des embouteillages et de la pollution.

Un risque d'accidents accru

© Roulex45, CC 0



© Roulex45, CC 0



La moitié des accidents impliquant des piétons est due au fait qu'ils traversent en dehors des passages cloutés ou sans respecter le feu. L'imprudence est également une source d'accidents chez les cyclistes, dans les mêmes proportions. Il faut donc agir sur ces comportements par de la formation car une zone 30 n'y changera rien.

Au contraire, la réorganisation de la circulation dans les zones 30, prévue par la législation pour réduire le temps de trajet des cyclistes, risque de se retourner contre ces derniers : cela crée, à l'évidence, un risque d'accidents.

En effet, dans les rues limitées à 30 km/h, les cyclistes ont le plus souvent le droit de remonter les sens interdits, et donc de rouler à contre-sens : cela s'appelle le "double-sens cyclable", signalé par des panneaux spécifiques et des marquages au sol.

Donc, dans ce qui était un sens unique, un conducteur peut se trouver nez à nez avec un vélo ! Surpris, il risque de heurter le cycliste, notamment dans les rues étroites où les croisements sont délicats.

De même pour un piéton qui traverse 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, le piéton risque de regarder uniquement du côté d'où viennent les voitures. Alors, il ne verra pas le cycliste qui arrive de l'autre côté, à contre-sens, sans bruit. C'est un risque d'accident.

Face à ces dangers, certaines villes renoncent d'ailleurs à instaurer le double-sens cyclable.

Près d'un million d'euros par kilomètre aménagé



La généralisation du "30" n'entraîne pas seulement un foisonnement de panneaux de signalisation.

En effet, une zone 30 nécessite de nombreux travaux pour ralentir les véhicules et faire respecter la limitation à "30" : ralentisseurs, chicanes, rétrécissements de voies, obstacles divers...

Le coût moyen d'aménagement d'une zone 30 est d'environ un million d'euros par km.

Fontenay-aux-Roses consacre ainsi chaque année entre 300 000 et un million d'euros à l'équipement de ses zones 30. De même, Paris dépensera 30 millions d'euros d'ici 2020 pour passer à 30 km/h. À l'heure où tant de collectivités sont déjà très endettées, pareilles dépenses sont-elles indispensables ?

Commerces et activités en péril



Ce qui compte le plus dans un déplacement, ce n'est pas la distance mais la durée. Or dans une agglomération qui limite l'essentiel de ses rues à 30 km/h, les temps de trajet seront de facto rallongés. Donc certains voyageurs renonceront à un achat, d'autres à une offre d'emploi. 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.

En outre, une ville à "30" comporte des secteurs piétons et des quartiers à 20 km/h. Tout cela s'accompagne souvent de restrictions au stationnement. En conséquence, il n'est pas étonnant que certains centres-villes soient sinistrés et que des commerces partent s'installer en périphérie, là où les clients peuvent venir plus facilement avec leur véhicule et se garer.

Les PV à 135 € vont pleuvoir



Dans une "ville 30", circuler à une vitesse supérieure à 30 km/h vous vaut 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. 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.

En conséquence, les PV et retraits de points vont exploser dans les villes à "30".

Des solutions intelligentes pour accroître la sécurité de tous



© PerOX, CC BY

Pour faire respecter la limitation à 30, la juxtaposition de panneaux, aménagements et marquages au sol complique la lecture de la route par les conducteurs car elle noie l'important dans l'accessoire. Ceci crée de l'incertitude qui ralentit la prise de décision, facteur important de sécurité.

A contrario, pour limiter les accidents, il existe de meilleures voies à explorer que la limitation à 30 km/h.

Une piste importante est l'amélioration technique des véhicules. Par exemple, le freinage d'urgence autonome (AEB) est une aide qui détecte les risques de collision avec un piéton et freine automatiquement le véhicule si le conducteur ne réagit pas.

Il existe aussi des poteaux de signalisation qui réagissent différemment selon la vitesse du véhicule qui les percute : ils cèdent ou ils absorbent le choc de façon à réduire les conséquences humaines de l'impact.

Par ailleurs, à Bruxelles, sont expérimentées des "zones 30 intelligentes". Ces zones concernent notamment les rues qui longent 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 conducteurs est donc plus vive dans les moments où leur inattention risquerait de causer un accident avec un piéton.



Je refuse la généralisation
de cette réduction de
vitesse préjudiciable
et impraticable !



**JE DIS "NON
À LA GÉNÉRALISATION
DU  EN VILLE"**

PRÉNOM :

NOM :

ADRESSE :

.....

CODE POSTAL :

VILLE :

SIGNATURE :

Coupon-réponse à renvoyer à
Ligue de Défense des Conducteurs
23, avenue Jean Moulin 75014 Paris

La Ligue de Défense des Conducteurs (LDC) est une association indépendante, qui rassemble plus d'un million de sympathisants, conducteurs responsables.

Par le biais de grandes campagnes de mobilisation, l'association fait entendre la voix de ces conducteurs responsables pour mettre fin aux excès de la répression, et obtenir une sécurité routière véritablement efficace pour sauver des vies sur la route.

Pendant trente ans, des campagnes de sensibilisation, une répression ciblée, l'amélioration des véhicules et la modernisation du réseau routier avaient permis, année après année, de réduire le nombre d'accidents et de faire passer le nombre de tués sur les routes de 14 000 en 1973 à 5 000 en 2003, année d'installation des premiers radars. Le problème se posait alors en des termes sains : comment épargner un maximum de vies avec un contrôle acceptable pour la collectivité ?

Ces valeurs se sont totalement inversées. On assiste maintenant à une mise en accusation généralisée des automobilistes, tous suspectés de "violence routière", à des politiques anti-voitures et à une recherche systématique de recettes fiscales, par la multiplication des radars, quels qu'en soient les résultats réels. Les conducteurs subissent au quotidien une répression systématique et brutale avec plus de 24 millions de PV en 2015, dont 96 % parmi les PV pour excès de vitesse concernent de petits dépassements. Et la mortalité, dont la baisse s'était déjà infléchie depuis l'installation des radars fin 2003, est même repartie à la hausse depuis trois ans, du jamais vu depuis 1972.

Il est donc urgent d'examiner des mesures alternatives qui se fassent avec les conducteurs et non plus contre eux, pour faciliter les déplacements tout en permettant vraiment de sauver des vies.



Ligue de Défense des Conducteurs
23, avenue Jean Moulin 75014 PARIS
www.liguedesconducteurs.org

Mars 2017

NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE