



PLUS D'ENFANTS QUE DE VOITURES : POUR UNE VILLE APAISÉE

Éléments de langage en faveur du 30km/h

Une **majorité de français.es** souhaitent un abaissement des vitesses en milieu urbain :

- [68 % des Français.es](#) se disaient favorables à la « limitation de la vitesse maximale autorisée dans les centres-villes » (source : ADEME)
- [58 %](#) des Français.es approuvaient les mesures de « limitation à 30 km/h en ville mises en place début 2020 » (source : OME)
- En Espagne, [62% des conducteur.rices](#) approuvent le passage à 30km/h

L'abaissement de la vitesse en ville est une **politique partagée par un nombre croissant de pays** en Europe et dans le monde, et touche aussi bien de grands centres urbains que **des petites villes** :

- Ecosse, Espagne, Pays-Bas pour ne citer qu'eux ont généralisé le 30km/h à l'ensemble du pays
- La « Déclaration de Stockholm » de l'ONU de 2021, porté par Jean Todt, envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, appelle à la généralisation du 30km/h dans le monde
- En France, plusieurs communes l'ont adopté : Sceaux, Lorient, Mouans-Sartoux (06), Rodez, Claye (35), Rouillon ou Soultré (700 habitants)

Une rue qui passe à 30km/h offre davantage de **sécurité aux personnes**, notamment les plus vulnérables, et protège davantage les **enfants et les seniors**. En cas de collision à 50km/h on risque de mourir, **à 30km/h on reste en vie**.

- Le risque d'être tué.e est divisé par 5 dans une collision à 30km/h vs 50km/h, notamment car la distance de freinage est divisée par deux
- Le risque de **blessé un piéton en cas de collision est réduit de 82%**
- L'expérimentation à Grenoble menée entre 2016 et 2018 par le CEREMA le prouve : de 70 à 55 accidents et de 24 à 14 piétons tués ou blessés

Une rue qui passe à 30km/h offre une **meilleure qualité de vie** aux habitant.es grâce à un espace public plus agréable, une **meilleure santé** et surtout une **réduction du bruit** :

- Toutes les études (Londres, Paris) convergent vers une réduction de 2 à 4dB (3,4dB en moyenne) ce qui revient à **diviser le bruit par deux**
- A Londres, les **enfants font davantage d'activités physiques** : ils marchent plus (58 à 74%) et font plus de vélo (3 à 22%) – pour rappel, la **capacité respiratoire** des enfants a été réduite de 1/4 en 40 ans.
- La conduite plus souple fait **baissier les émissions liées à l'abrasion des pneus et freins** et en réduisant les accélérations, pour un meilleur air
- Enfin, deux fois plus de personnes s'attardent plus dans l'espace public dans un espace apaisé selon une étude suisse : du temps pour **consommer davantage dans les commerces de proximité ?**

Le passage à 30km/h sera réussi si et seulement s'il est **accompagné d'aménagements** permettant de créer **une ambiance agréable** : planter des arbres, désaxer la circulation pour ralentir, faire émerger de nouvelles activités, commerciales ou ludiques.

VRAI OU FAUX ?

1. Le 30km/h c'est l'ultime mesure qui va tuer nos petits commerces

FAUX. Le commerce de centre-ville se porte mal : le taux de vacance commerciale moyen dans les centres-villes est passé de 7,2% en 2012 à 11,9% en 2018. La raison principale tient au développement de zones commerciales périphériques. La voiture, en permettant l'essor des grandes surfaces en périphérie a été une des principales causes du déclin du petit commerce.

Alors comment redynamiser ces centres-villes ? Le CEREMA nous donne plusieurs éléments intéressants. Il faut d'abord regarder comment viennent les clients dans ces commerces. En centre de grande ville comme de ville moyenne **plus de la moitié des personnes ne viennent pas en voiture** mais en transports en commun ou à pied. En périphérie de ces villes, **plus de 40% des personnes** ne viennent elles non plus pas en voiture.

Les ménages, qu'ils soient résidents de centre-ville ou de périphérie, privilégient, dans une écrasante majorité (>80%), des achats de proximité. Même dans les villes moyennes, les résidents hors-ville ne sont qu'1/4 à se rendre dans les magasins de la commune centre. Partout pourtant les commerçants ont tendance à surestimer la part de leurs clients qui viennent en voiture.

Développer une politique pro-commerce **commence donc par ne dérouler le tapis rouge aux automobiles**, qui fait davantage fuir les résident.es du centre-ville pour aller consommer en zones périphériques.

Dans les villes ayant redynamisé leur centre-ville par la réduction de la circulation, l'activité commerciale a bondi et se révèle même florissante, comme à Strasbourg : **1^{ère} au Baromètre des villes cyclables**, **2^{ème} au Baromètre des villes marchables** (+200 000 habitant.es) et **1^{ère} au classement Procos des centres-villes marchands**.

2. Le 30km/h ça ne baisse pas la vitesse réellement

FAUX et **VRAI**. Réduire la vitesse maximale autorisée ne veut pas dire nécessairement réduction de la vitesse moyenne : cela permet d'éliminer certaines phases d'accélération-décélération inutiles qui peuvent permettre de fluidifier le trafic. De plus, en ville la vitesse moyenne constatée des voitures est souvent inférieure à 20km/h. Malgré tout, on remarque une légère baisse de la vitesse constatée : à Grenoble, elle est passée de 18,9 km/h à 17,2 km/h.

3. De toute manière, personne ne respecte cette limitation de vitesse

FAUX. Dans la métropole grenobloise, pour aider au respect de cette nouvelle limite, des « radars pédagogiques », qui indiquent aux conducteurs leur vitesse, sans les verbaliser. Ces 125 radars – ainsi que 100 points de comptage – ont aussi permis de mesurer l'efficacité de cette politique. Pour le président de la métropole, le bilan est « positif » :

- **62% des conducteurs respectent le 30km/h,**
- 26% sont entre 30 et 40 km/h,
- 12% dépassent 40 km/h.

VRAI OU FAUX ?

4. On baisse la vitesse, mais il y a toujours autant de trafic automobile

FAUX. Dans l'étude du CEREMA menée lors de l'expérimentation à Grenoble, les chiffres rapportés montrent une réduction significative du trafic motorisé. Elle est de -9% pour les véhicules légers entre 2016 et 2018 et de -20% pour les poids lourds. A Londres, le passage à 30km/h a fait baisser l'usage de la voiture de 21% à 13%.

5. En pensant bien faire, on augmente la pollution car les voitures ne roulent pas au bon couple de vitesses

FAUX. La relation entre la vitesse et les émissions est complexe, en particulier à faible vitesse. Elle dépend de nombreux facteurs, dont le type de véhicule, la température et la configuration de la route. Cependant, dans les rues à faible vitesse, les véhicules ont tendance à se déplacer de manière plus fluide, avec moins d'accélération (qui sont liées aux émissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur à combustion interne) et de décélérations (qui peuvent causer l'usure des pneus et des pièces associées).

Les dos d'âne peuvent entraîner de légères augmentations locales de la pollution en raison de l'augmentation des accélérations et des freinages, mais l'impact de ces derniers est faible. Une étude récente sur les zones à 20 miles par heure à Londres n'a pas trouvé d'impact négatif net, tout comme une étude antérieure portant sur une zone 30 km/h en Belgique. A Berlin, sur deux rues où la vitesse est limitée à 30 km/h depuis 2005, ont présenté des **baisses de taux de dioxyde d'azote de l'ordre de 10 % à 15 %**.

6. C'est une mesure pour faire chr les automobilistes**

FAUX. Vitesse et fluidité du trafic ne font pas bon ménage en milieu urbain. La fluidité naît de l'harmonisation des vitesses, comme le prouvent de nombreuses études internationales. En ville, il s'agit donc de rapprocher le plus possible la vitesse des véhicules de la vitesse moyenne constatée qui est largement inférieure à 30km/h.

De plus, baisser la vitesse en ville est incontournable pour engager un rééquilibrage des mobilités et favoriser notamment la marche et le vélo. Les personnes conduisant une voiture peuvent donc ainsi changer de mobilités pour certains de leur trajet et participer à la réduction de la place de la voiture en ville !

7. Ce n'est que pour les grandes villes.

FAUX. Plus de 200 villes en France y sont passées. Voir la carte : <http://www.villes30.org/>

8. C'est une bonne mesure pour le vélo

VRAI. La FUB soutient fortement la réduction des vitesses en ville (et hors agglomération), préalable nécessaire aux développements des autres moyens de déplacement en ville. Cette mesure est défendue dans le cadre des actions de plaidoyer de la FUB et figure dans les priorités d'un nouveau plan vélo national présenté en juillet dernier en Assemblée générale. Attention toutefois : réduire la vitesse n'est pas suffisant, il faut mettre en place des aménagements pour le vélo.