

Motifs de la décision de généralisation de la vitesse à 30 km/h à Paris, excepté certains axes

À la suite de la participation du public par voie électronique (PPVE) qui s'est déroulée du 27 octobre au 27 novembre 2020, la Ville de Paris et la Préfecture de Police décident conjointement de limiter la vitesse à 30 km/h sur tout le territoire parisien.

Afin de répondre aux observations de la PPVE relatives à la modulation de la vitesse en fonction du type de voie, la vitesse sera toutefois maintenue à 50 km/h sur un nombre restreint d'axes en fonction de leurs caractéristiques, et notamment de leur impact sur les transports en commun.

Conformément à l'article L123-19-1 du code de l'environnement qui décrit la procédure de participation du public par voie électronique applicable en l'espèce, le présent document explicite les motifs de la décision précitée.

Les principaux résultats de la PPVE qui ont contribué à la décision sont les suivants :

- La moitié des participants est plutôt favorable à une limitation de vitesse à 30 km/h (31% pour une mesure généralisée, 19% défavorables à une mesure généralisée mais favorables à une mesure circonstanciée en fonction des voies). Ces résultats sont plus marqués en ce qui concerne l'expression des parisiens ayant répondu à la PPVE avec 59% des participants plutôt favorables à une limitation à 30 km/h (39% pour une mesure généralisée et 20% défavorables à une mesure généralisée mais favorables à une mesure circonstanciée en fonction des voies) ;
- L'objectif d'amélioration de la sécurité routière, objectif principal de la mesure, est partagé par la moitié des participants de la PPVE ;
- L'allongement des temps de parcours, cité par 30% environ des participants de la PPVE, et notamment celui des transports en commun, a conduit à la décision de maintenir un certain nombre d'axes à 50 km/h en fonction de leurs caractéristiques.

Les principaux motifs de la décision, présentés dans le document de la consultation de la PPVE sont rappelés ci-dessous :

I. Éléments de contexte

. Jusqu'alors, le code de la route indiquait que la réduction de vitesse en agglomération restait une exception et que les maires devaient « prescrire [...] des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige » c'est-à-dire, privilégier la circulation routière. Il y avait également un risque juridique relatif à la généralisation du 30 km/h. Il était donc souhaitable de donner une assise juridiquement plus stable aux collectivités pour faire du 30 km/h la règle générale.

C'est chose faite suite à l'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 :

Article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales

Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

. Aujourd'hui, l'intérêt de la réduction de la vitesse en ville est universellement reconnu :

Lors de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (19-20 février 2020), les ministres de l'intérieur se sont réunis pour adopter la « Déclaration de Stockholm ». Cette déclaration contient **16 résolutions qui incluent la limite à 30 km/h comme une action clé dans le domaine de la gestion de la vitesse.**

L'intérêt de la limitation de la vitesse à 30 km/h a également été reconnu par la Convention Citoyenne pour le Climat.

À terme, la limitation à 30 km/h pourrait donc devenir la règle en ville sur le territoire national.

. De plus en plus de villes envisagent ou adoptent la généralisation du 30 km/h en ville.

Le périmètre d'application de la mesure est très variable, depuis des communes comme Fontainebleau jusqu'à de grandes villes et métropoles comme Nantes, Rennes, Grenoble ou Lausanne (Suisse).

. Depuis de nombreuses années, la Ville de Paris développe la mise en place des zones 30 dans le cadre d'une politique volontariste de sécurisation des espaces publics et plus généralement d'une amélioration du cadre de vie.

Les aménagements réalisés à ce jour ont permis de couvrir environ 60% du territoire.

Le principe de cette généralisation de zones 30, s'il établit une tranquillisation des secteurs résidentiels, ne permet pas de traiter les grands axes de circulation sur lesquels se concentrent les principaux flux piétons et automobiles.

La généralisation du 30 km/h sur tout Paris permet de combler ce manque.

II. Les objectifs

Les objectifs de la mesure sont principalement :

- Participer activement à une politique de sécurité routière volontariste ;
- Améliorer la qualité de vie sur l'espace public et permettre une mixité des usages ;
- Promouvoir les mobilités actives.

II-1 Sécurité routière

Cet élément constitue le principal fondement de la mesure.

Il est cité par près de la moitié des personnes ayant répondu à la PPVE.

La vitesse est en effet la première cause de mortalité routière en France. Elle est à la fois un facteur déclencheur de l'accident, mais aussi un facteur aggravant. Une diminution des vitesses permet d'améliorer les critères suivants :

. Gravité des chocs

La probabilité d'un choc mortel pour un piéton augmente rapidement avec la vitesse. Le risque de décès est 9 fois moins important à 30 km/h qu'à 50 km/h et les blessures sont beaucoup plus légères.

. Visibilité

Plus un conducteur roule vite, plus il doit anticiper ce qui se passe autour de lui ; il privilégie ainsi les vues lointaines et son champ de vision se rétrécit. En passant de 50 à 30 km/h, le champ de vision passe de 90 à 120°. Le conducteur a alors le temps de balayer du regard un espace plus large. Il peut mieux prendre en compte son environnement et anticiper les piétons qui peuvent s'engager sur la chaussée ou des enfants jouant qui peuvent surgir d'entre deux voitures.

. Distance d'arrêt

Les distances d'arrêt augmentent avec la vitesse. À 30 km/h, pour un véhicule léger, il faut 13 m pour s'arrêter alors qu'à 50 km/h, l'automobiliste s'arrêtera au bout de 29 m, soit plus du double. De plus, sur une chaussée mouillée, la distance de freinage double et le risque d'accident augmente en conséquence.

II-2 Qualité de vie sur l'espace public

Cette thématique (apaisement de l'espace urbain et cohabitation des modes) a été mentionnée par 6% des avis rendus dans le cadre de la PPVE.

L'abaissement des vitesses a également pour objectif d'améliorer la qualité de vie sur l'espace public, en favorisant « l'appropriation effective des rues par leurs habitants » et en contribuant à « la revitalisation urbaine et commerciale des quartiers ».

Le passage à 30 km/h peut permettre de réaliser des aménagements complémentaires donnant une meilleure place aux mobilités actives sur l'espace public. En effet, la réduction de vitesse permet de diminuer la largeur des voies réservées à la circulation générale car les véhicules peuvent circuler et se croiser sur une emprise réduite. D'après le guide du CEREMA, le passage du 50 au 30 km/h peut ainsi permettre de réduire la largeur de la chaussée de 20 à 50 cm en fonction de la configuration de la rue. Les parties de la chaussée ainsi dégagées peuvent être employées à d'autres usages : élargissement des trottoirs, végétalisation des rues, pistes cyclables, ...

Il est à noter à ce propos une étude menée au niveau national dans les grandes agglomérations (cf. fiche CEREMA « Mobilité et commerces : quels enseignements des enquêtes de déplacements ? ») qui montre que la marche est le mode de déplacement majoritairement utilisé pour effectuer des achats (64% de part modale).

Les élargissements de trottoirs, facilités par une réduction générale de la vitesse, contribuent donc au développement de la vie économique et sociale.

Enfin, l'étude de l'ADEME sur les « impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit » de février 2014 acte que « Dans la plupart des études, une réduction de la vitesse est associée à une diminution du bruit. ».

II-3 Promotion des mobilités actives

Cette thématique a été mentionnée par 6% des avis rendus dans le cadre de la PPVE.

Dans ce même objectif d'amélioration de la qualité de vie sur l'espace public, la mesure d'abaissement généralisé de la vitesse à 30 km/h permettra, en diminuant le différentiel de vitesse entre les différents usages, de promouvoir les mobilités actives (marche et vélo).

La mise en place des doubles sens cyclables est, au titre de l'article R.412-28-1 du code de la route, rendue obligatoire pour les voies à 30 km/h et moins :

Article R.412-28-1 du code de la route

Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

Le passage de tout le territoire de Paris à 30 km/h (sauf certains axes) nécessitera donc le traitement de 400 km environ de voies, conformément aux recommandations du CEREMA. Ces aménagements contribueront à l'objectif de promotion des mobilités actives, et ainsi de l'amélioration de la sécurité routière comme de la qualité de vie sur l'espace public.

III. Maintien d'un nombre restreint d'axes à 50km/h pour réduire les impacts sur les temps de parcours

Près de 30% des avis rendus dans le cadre de la PPVE font référence à l'impact sur les temps de parcours.

Les données GPS ont été analysées sur les grands axes parisiens intramuros, sur la période entre le 1er et le 30 Juin 2019, jours ouvrés.

La répartition des vitesses instantanées montre que :

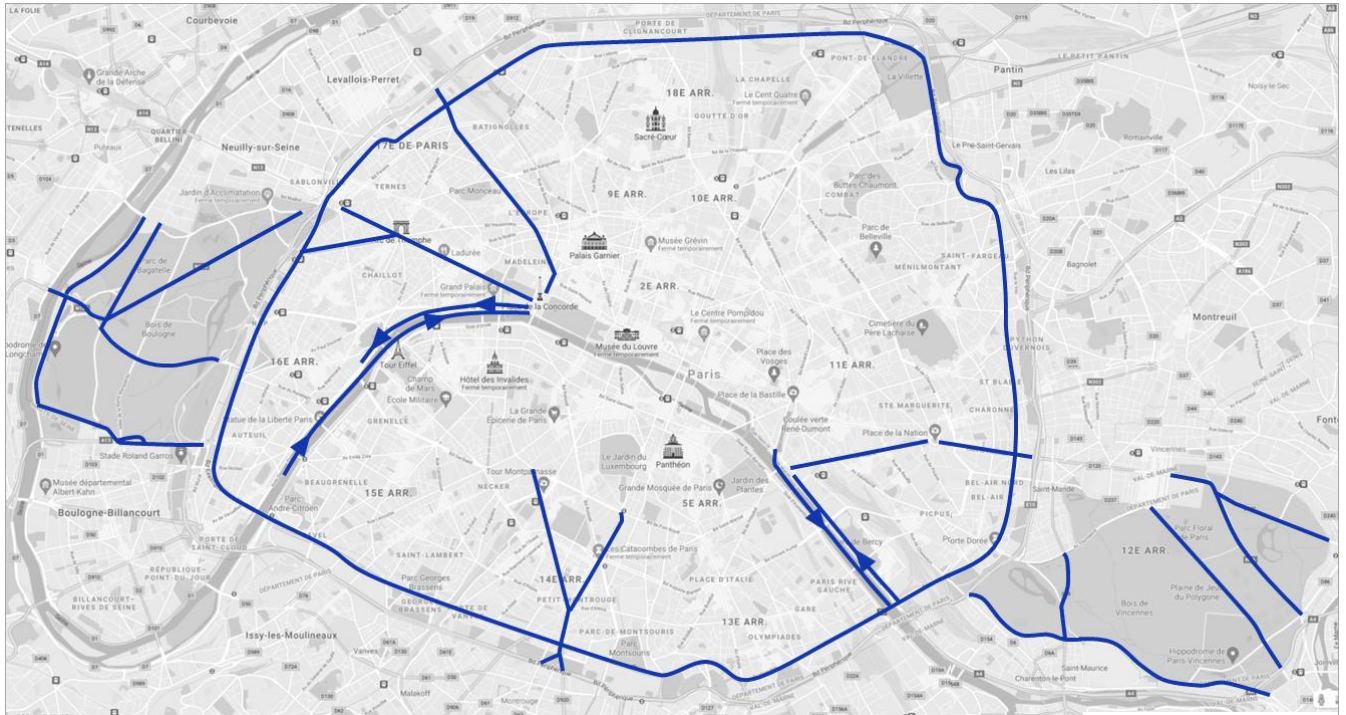
- Sur la tranche horaire 7h-21h, 85% des vitesses relevées sont inférieures à 30 km/h et 95% des vitesses sont inférieures à 50 km/h.
- Sur la tranche horaire 21h-7h, 72% des vitesses relevées sont inférieures à 30 km/h et 93% des vitesses sont inférieures à 50 km/h.

Il est donc à souligner que l'impact de la mesure va toucher une partie faible mais malgré tout significative des automobilistes (15% de jour et 28% de nuit).

Conformément aux demandes du Préfet de police de conserver un certain nombre d'axes à 50 km/h en fonction de leur configuration, et suite à un travail mené avec Ile de France mobilités et la RATP visant à identifier un certain nombre d'axes structurants pour lesquels des vitesses supérieures à 30 km/h sont actuellement constatées pour les véhicules de transport en commun, il est décidé de maintenir une limitation à 50 km/h sur les voies figurées dans le plan annexé.

ANNEXE :

Carte des voies pour lesquelles la vitesse maximale est maintenue à 50 km/h



Certaines portions de voies figurées sur le plan restent limitées à 30km/h en fonction du contexte local.