

Le 30 km/h généralisé et la sécurité routière

Enfants, adultes, personnes âgées, handicapés, piétons, cyclistes, automobilistes, riverains, commerçants, promeneurs, nous sommes tous concernés par le trafic urbain et par son redoutable corollaire, la question de la sécurité routière.

Cette question implique un grand nombre d'aspects: □ le comportement des usagers de la route (formation / sensibilisation, expérience, âge, inattention, fatigue, alcool, médicaments, drogue, etc.); □ les conditions ambiantes (météo, luminosité de jour et de nuit); □ l'aménagement de l'espace public (géométrie des voies et type de revêtement, mobilier urbain, éclairage, etc.), l'exploitation de la voirie routière et la réglementation (signalisation, marquage);

L'affirmation classique selon laquelle une zone à vitesse limitée réduit non seulement le nombre d'accidents, mais aussi le nombre d'accidents graves, doit être relativisée car :

1/ Les zones 30 sont normalement destinées à des rues d'importance secondaire où le taux d'accidents est généralement faible. Le plus souvent, les conditions de la voirie ne permettent pas de rouler à 50 km/h dans les quartiers concernés.

2/ La loi et la prudence élémentaire exigent par ailleurs que la vitesse soit toujours adaptée aux circonstances. En particulier dans les quartiers d'habitation et à proximité des écoles, le conducteur doit de toute façon ralentir et se tenir prêt à freiner, ce qui réduit considérablement la distance d'arrêt.

3/ En théorie, une vitesse plus faible réduit la gravité des accidents. Il est évident que plus la vitesse est basse, moins les accidents seront graves; ainsi, à 0 km/h, il n'y aura ni accident, ni mobilité. En pratique, la vitesse n'est qu'une partie de la problématique. En effet, la distance d'arrêt dépend de plusieurs facteurs, tels que le temps de réaction, la déclivité, le revêtement, les pneus et conditions météorologiques (la neige et la glace multiplient la distance de freinage par 10, voire 15).

4/ Le fait de trop se fier à une limitation de vitesse basse peut contribuer à déresponsabiliser les piétons et les conducteurs. Un faux sentiment de sécurité s'installe alors, ce qui diminue l'attention et modifie le comportement.

5/ Un accident ne dépend pas seulement de la vitesse ou de la distance d'arrêt, mais aussi d'un grand nombre de facteurs. Du point de vue de la sécurité, d'autres aspects sont tout aussi décisifs, comme l'attention et le comportement (de toutes les personnes impliquées), la technique de conduite, l'expérience, la maniabilité du véhicule, les conditions de visibilité (éclairage, aménagement de la rue), les prescriptions (priorité inhabituelle), la préparation au freinage, etc.

Du fait de ces différents facteurs, on constate que l'introduction d'une limite à 30 km/h a un impact relativement faible sur l'ensemble des accidents et leur gravité.

Concernant plus précisément l'espace public, l'Automobile Club considère que l'amélioration de la sécurité routière en milieu urbain nécessite d'agir simultanément sur plusieurs points.

[Pour en savoir plus sur les accidents mortels 2010](#)

[Pour en savoir plus sur la sécurité routière en milieu urbain](#)

Un risque de dégradation des déplacements

Un temps perdu plus important du fait des échanges 50/30 aux « portes d'entrée 30 » dont la sortie s'effectue avec cédez le passage systématique, d'où attente plus longue

Un temps perdu collectif ?

En prenant pour fondement l'exercice réalisé par des journalistes en Février 2011 (concluant à 4 minutes de plus sur un trajet de 7 kms), et en réduisant à 2 minutes perdues à l'échelle individuelle (ce qui est peu), cela s'applique néanmoins collectivement à 200 000 véhicules/jour circulant en moyenne dans Strasbourg (164000 entrants + véhicules des strasbourgeois) soit 400 000 minutes, soit 6666 heures/jour.....

Une réglementation qui pousse à la sanction ?

La mise en place de limitations de vitesse non cohérentes avec la structuration de la voirie amène un difficile respect des vitesses, auxquels s'ajoute de fréquents changements de vitesse (50, 30, 20..) et l'impossibilité d'utiliser un régulateur de vitesse, gage certain d'une conduite apaisée.

Après une période de clémence, on peut craindre amendes et pertes de points

La mobilité urbaine constitue un enjeu majeur pour l'avenir de Strasbourg

L'enjeu consiste à trouver un équilibre permettant de répondre à l'ensemble des besoins urbains, tout en préservant la fluidité de la mobilité nécessaire pour répondre à ces besoins.

Oui à des zones 30, là où cela se justifie socialement (zones résidentielles), où cela est techniquement faisable et cohérent, économiquement acceptable.

Oui à un centre-ville et des quartiers avec une circulation apaisée, avec une réelle co-modalité, pour les résidents et les transitaires

Oui, à une ville, avec la voiture aussi !

[Pour en savoir plus sur le partage de l'espace public](#)