

Projet de généralisation des « Zone 30 » à Paris : L'Automobile Club Association (ACA) s'y oppose et appelle à une consultation générale

L'Automobile Club Association, principale organisation française de défense des automobilistes, rejette l'idée d'une généralisation des zones 30 à Paris et demande au Conseil de Paris de soumettre cette question pour avis aux électeurs, dans la cadre d'une consultation générale prévue par le Code Général des Collectivités Territoriales.

Alors que la généralisation des « Zones 30 » à Paris à d'ores et déjà été évoquée pour quelques axes secondaires, la Ville envisage sérieusement d'inclure dans le dispositif les Grands Boulevards (IXe et Xe). Certains élus de la capitale estiment même qu'il faut aller encore plus loin en créant une vaste zone 30 généralisée dans tout le centre de Paris.

L'Automobile Club Association, qui rejette l'idée d'une telle généralisation, s'explique et rappelle que :

- Le concept des zones 30 a pour vocation d'améliorer la sécurité routière à des endroits bien précis et très limités, et non de devenir une nouvelle norme urbaine généralisée.

A titre d'exemples : En Suisse, pays précurseur en la matière, une votation fédérale a rejeté à 79,7% une initiative de 2001 d'étendre en zones 30 toutes les rues de Suisse. A Strasbourg, la population a clairement rejeté, par 55% des voix lors d'une consultation en mai 2011, la proposition de la municipalité de généraliser le 30 à tout le centre-ville.

- L'affirmation classique selon laquelle une zone à vitesse limitée réduit le nombre d'accidents graves doit être relativisée.

En effet, les zones 30 sont normalement destinées à des rues d'importance secondaire où le taux d'accidents est généralement faible. Or, le plus souvent, les conditions de la voirie ne permettent pas de rouler à 50 km/h dans les quartiers concernés. L'analyse détaillée des accidents survenant en milieu urbain montre que c'est rarement la vitesse (en valeur absolue) qui est en cause.

- Aménagées au bon endroit et bien conçues, ces zones à vitesse limitée constituent une mesure positive, mais ...

Si elles permettent d'améliorer la qualité de vie et de sécuriser les habitants des quartiers concernés, les vélos peuvent y circuler à contresens dans les sens uniques, sans indication ni voie spécifique, de jour comme de nuit, ce qui est à l'évidence un facteur de risque accru.

- **L'article R 110-2 du Code de la Route prévoit que les zones 30 doivent être aménagées**

de façon bien visible pour les usagers.

Chaque entrée de la zone doit jouer le rôle de «porte», bien visible. Une zone devient un simple alibi lorsqu'elle se réduit à une signalisation à l'entrée sans comporter les éléments d'aménagements nécessaires, et peut clairement aboutir à un effet contraire à celui recherché. Citons l'exemple de la ville suisse de Zürich qui a multiplié les zones 30, sans mettre intégralement en œuvre les aménagements indispensables, et a connu une remontée certaine en 2010 du nombre d'accidents survenus dans ses zone 30.

Selon Didier BOLLECKER, Président de L'Automobile Club Association : *« La mobilité urbaine constitue un enjeu majeur pour l'avenir de Paris. 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, où cela est techniquement faisable et cohérent, économiquement acceptable. Non à une généralisation sur les grandes artères de la capitale. »*

Et de poursuivre *« C'est pourquoi, au nom des automobilistes, nous demandons au Conseil de Paris de soumettre cette question pour avis aux électeurs, dans la cadre d'une consultation prévue par le Code Général des Collectivités Territoriales. »*