



CONCERTATION SUR LA GENERALISATION DU 30 km/h A PARIS

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ILE-DE-FRANCE
Novembre 2020**

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

POSITION DE PRINCIPE

Conformément à la position qu'elle défend depuis plusieurs décennies, l'Association des Usagers de Transports / FNAUT Ile-de-France approuve le principe du développement de la limitation de vitesse à 30 km/h dans Paris à condition qu'elle soit appliquée avec discernement. Elle prône aussi la réduction de la place de la voiture individuelle en zone dense et le transfert modal vers la marche et le vélo et autres, mais aussi vers les transports publics qui sont les seuls aptes à répondre aux besoins massifs de mobilité des Franciliens.

A PROPOS DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS PARISIEN DE 2019

Les différentes lignes de bus qui parcourent Paris constituent un réseau dense qui a été restructuré en 2019 afin de suivre l'évolution des courants de trafic, de mieux desservir les arrondissements périphériques, de réduire la barrière constituée au fil du temps entre Paris et les communes de proche banlieue et d'améliorer la vitesse commerciale des bus bien trop basse avec une moyenne de l'ordre de 10 km/h qui réduit leur attractivité.

Cette restructuration, encore imparfaite, donnera progressivement ses fruits à condition que d'autres décisions ne viennent pas contrecarrer les bénéfices attendus de cette opération.

A PROPOS DE LA GENERALISATION DU 30 KM/H

Comme pour les pistes cyclables, une mesure aussi fondamentale que la généralisation du 30 km/h dans Paris intra-muros ne peut pas faire l'objet d'une prise de position simpliste de notre part, que ce soit une approbation sans réserve ou un rejet systématique. Elle doit faire l'objet d'une réflexion tenant compte des conditions locales et des contraintes inhérentes à une ville ancienne à la voirie complexe avec des usages très diversifiés.

Concernant les transports publics et en particulier les bus, nous pensons en première approche qu'il faut éviter de pénaliser encore plus leurs performances en particulier sur les grands axes où ils peuvent rouler à une allure correcte, supérieure à 30 km/h, sans constituer un danger ou une gêne pour qui que ce soit. Rappelons que les bus parisiens roulent aussi aux heures creuses et que l'abaissement de 50 km/h à 30 km/h de leur vitesse maximale engendrerait un effondrement de leur vitesse moyenne déjà insuffisante.

Rappelons aussi que toute baisse de la vitesse moyenne des bus entraîne deux effets délétères.

- D'abord une baisse de l'attractivité de ce moyen de transport particulièrement respectueux de l'environnement. En effet, la totalité des autobus et autocars circulant en Ile-de-France n'y génère que moins de 2% de la pollution atmosphérique et cette part minime est en baisse constante depuis l'adoption du plan de renouvellement des bus franciliens excluant le diesel au profit du biogaz et de l'électricité.
- Ensuite, la baisse de la capacité de la ligne impactée, le même bus et le même conducteur se trouvant dans l'incapacité d'effectuer le même nombre de rotations durant son service. Il est alors nécessaire d'engager des moyens matériels et humains supplémentaires pour compenser ce handicap, générant des surcoûts qu'il serait souhaitable de chiffrer avant toute décision.

Rappelons que Paris dispose aussi du réseau Noctilien qui assure un service de nuit de 0h30 à 5h30, aux heures où le métro ne circule pas et où la circulation est fluide. Une limitation de la vitesse des bus Noctilien à 30 km/h aurait un impact particulièrement lourd sur ce service.

Enfin, certaines lignes de bus relient Paris à sa banlieue en traversant les Bois de Vincennes et de Boulogne. Empruntant des avenues souvent rectilignes et en l'absence de riverain, la traversée des bois parisiens à la vitesse raisonnable de 50 km/h permet à ces lignes d'améliorer leur vitesse moyenne sans risque ni gêne. Y appliquer une vitesse limite de 30 km/h y serait une mesure particulièrement contre-productive. Voir première photo.

ET LES AMENAGEMENTS DE VOIRIE ?

La multiplication des ralentisseurs et des plateaux surélevés destinés à obliger les automobilistes à respecter le 30 km/h génère des effets néfastes à la fluidité du trafic des autobus et au confort des voyageurs. Aussi est-il préférable d'utiliser partout où cela est possible la technique des «coussins berlinois» qui freinent les voitures sans que les bus ou les vélos soient pénalisés plutôt que les ralentisseurs classiques ou les plateaux surélevés qui obligent les bus à ralentir puis à réaccélérer, générant une surconsommation et une pollution supplémentaire et imposant aux voyageurs et aux conducteurs un inconfort dont ils se passeraient bien. Voir deuxième et troisième photos.

LA POSITION DE L'AUT / FNAUT ILE-DE-FRANCE

L'AUT / FNAUT Ile de France, favorable au 30 km/h, considère que cette mesure doit être appliquée avec discernement.

Nous demandons qu'en soient exclus les "grands axes" et en particulier ceux parcourus par les lignes d'autobus. La liste de ces axes reste à définir. A notre connaissance, aucune ville française n'a limité à 30 km/h l'ensemble des voiries sans différenciation.

A défaut :

- Comme nous pouvons déjà le constater sur les quelques axes de transit où elle est appliquée, aucun véhicule ne respecterait cette limitation qui apparaîtrait aberrante. La crédibilité de la politique du 30 km/h s'en trouverait alors atteinte.
- Le respect d'une telle limitation de nuit semble illusoire.
- La plus grande attention doit surtout être apportée à l'impact de cette mesure sur le fonctionnement du réseau de bus et peut-être aussi sur celui du tram T3 afin d'éviter tout effet pervers qui leur serait préjudiciable.



Traversée du Bois de Vincennes



Coussins berlinois, aménagement transparent pour les bus et les vélos



Plateau surélevé sur artère principale gênant le passage des bus

membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06
web : www.aut-idf.org courriel : aut@aut-idf.org Twitter : @Asso_usagersidf