

La moitié de la capitale limitée à 30 km/h d'ici à fin 2016

Dès janvier et jusqu'au printemps, la Ville va créer trente-sept zones où la vitesse plafond sera abaissée. Sept arrondissements seront entièrement concernés. D'autres secteurs seront définis au plus tard début 2017.

CETTE FOIS-CI, il va vraiment falloir lever le pied. Alors que la majorité d'Anne Hidalgo, maire (PS), s'est fixé pour objectif de généraliser la vitesse limite à 30 km/h sur l'ensemble de la capitale d'ici à 2020 (hors grands axes, qui resteraient à 50 km/h), la création de nouvelles zones 30 va débuter en janvier dans dix arrondissements. Et la Ville planche déjà sur une nouvelle salve pour fin 2016-début 2017.

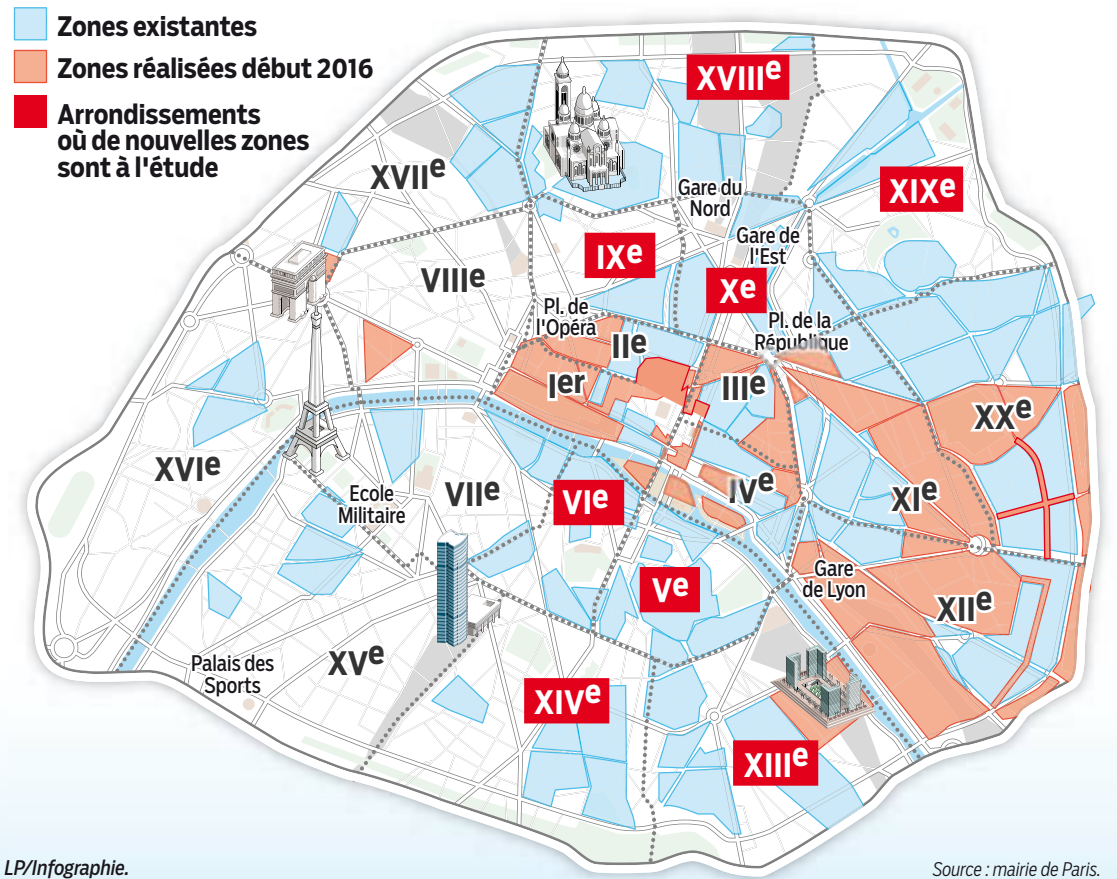
A cette date, la moitié de la capitale pourrait rouler au pas. « On parle d'ailleurs de ville 30 plutôt que de zones 30, car l'idée, c'est d'inverser la règle et l'exception », note l'adjoint (EELV) aux transports, Christophe Najdovski.

■ **Dix arrondissements concernés dès le printemps.** Avec quatre mois de retard, le chantier de création de trente-sept zones 30 km/h dans dix arrondissements débutera en janvier pour s'achever au printemps. A cette date, les quatre arrondissements centraux (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e) seront entièrement concernés par cette vitesse plafond (hors grands axes), tout comme les 11^e, 12^e et 20^e. D'autres zones seront créées dans le 8^e (Triangle d'or), dans le 13^e (autour de la BNF) et dans le 17^e (près de l'Etoile). Marquages au sol, panneaux, contresens cyclables, feux pour vélos : 173 km de rues seront transformés pour un

coût de 4 M€. La limitation à 30 km/h concernera alors un tiers du territoire parisien (contre 21 % aujourd'hui). « Pour nous, ce dispositif contribue à rendre la ville plus apaisée avec une meilleure cohabitation entre piétons et voitures, moins de bruit et une réduction de la circulation automobile », souligne Christophe Najdovski.

■ **Rivoli, Réaumur et Sébastopol restent à 50 km/h.** En mai, lors du vote des nouvelles zones au Conseil de Paris, la majorité avait évoqué un possible passage à 30 km/h des très passantes rues de Rivoli et Réaumur ainsi que du boulevard Sébastopol. Mais la préfecture de police de Paris, décisionnaire en matière de voies publiques, n'a pas donné son aval. C'est d'ailleurs l'instruction des dossiers, et les navettes entre les services de la voirie parisienne, la préfecture de police de Paris et la RATP, qui expliquent le retard pris par le programme 2015.

■ **Une nouvelle salve dès la fin 2016.** Il reste que la Ville planche déjà sur de nouvelles zones dont les travaux pourraient débuter fin 2016-début 2017. Une enveloppe de 5 M€ est d'ores et déjà prévue pour un kilométrage équivalent au programme 2015. Les secteurs concernés ne sont pas encore totalement arrêtés mais le 19^e s'est déjà mis sur les rangs (*lire ci-dessous*), tout comme la mairie (LR)



du 9^e qui souhaiterait deux zones. Des études seraient aussi prévues dans les 5^e, 6^e, 9^e, 13^e, 14^e et

18^e. « On pourrait arriver à 50 % de la ville à 30 km/h à fin 2016 mais les choses doivent encore

être calées au niveau des arrondissements, prévient l'adjoint aux transports. Il y a des mairies plus ou moins allantes mais pas de réticences majeures. »

En tout, Paris a prévu de consacrer 30 M€ pour devenir une « ville 30 » en 2020. « Une révolution », conclut l'élu.

JULIEN DUFFÉ

« C'est très difficile à tenir »

Pierre Chasseray, de 40 Millions d'automobilistes

■ Délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes, Pierre Chasseray est très remonté contre la généralisation des zones 30 à Paris. « Selon moi, il ne faut justement pas abuser de ces zones qui doivent être limitées aux secteurs de danger (grande densité, écoles). Car le risque, c'est la banalisation qui conduit au non-respect généralisé des vitesses limites. Soyons honnêtes, 30 km/h, c'est très difficile à tenir : les voitures ne sont pas conçues pour rouler aussi lentement et elles polluent deux fois plus qu'à 50 km/h. Donc, sauf à installer des radars partout, ces zones ne serviront à rien : c'est de la pure com. » Pour le défenseur des automobilistes, d'autres mesures seraient plus efficaces pour limiter le nombre de voitures dans Paris. « Il faut offrir des alternatives à l'automobiliste qui n'est pas un crétin et qui prend sa voiture car il ne peut pas faire autrement. Cela passerait notamment, selon moi, par quatre grands parkings-relais gratuits, sécurisés et équipés en bornes Vélib' à quatre portes de Paris. Lille (Nord) l'a déjà fait, mais ni la capitale ni les communes riveraines n'en veulent sur leur foncier. »

« Ça a réduit le bruit pour tout le voisinage »

Hervé, 46 ans, riverain du quartier du Plateau, dans le Haut-Belleville (19^e)

LA MAIRIE du 19^e a émis le vœu, lors du dernier conseil d'arrondissement, que l'ensemble des rues soit limité à 30 km/h. Une annonce qui est plutôt bien accueillie chez les habitants. « Ça me paraît indispensable, explique Muriel, 50 ans, qui vit rue du Rhin, à deux pas du parc des Buttes-Chaumont. L'été, je vois débouler les mêmes à vélo au milieu des voitures. C'est même miraculeux qu'il n'y ait pas plus d'accidents. »

Henri, 32 ans, qui se déplace en voiture, estime que la mesure est nécessaire « dans les petites rues... d'autant que ça ne changera pas grand-chose ». Stéphanie, une quadra mère de famille, est partagée. « Autour des écoles, je suis d'accord car il en va de la sécurité des enfants. Mais partout, est-ce vraiment nécessaire ? interroge-t-elle. A 30 km/h, on roule quand même très lentement. »

Le 19^e teste cette vitesse depuis plusieurs années

Certains secteurs du 19^e expérimentent déjà les zones 30 depuis plusieurs années, à l'instar du quartier du Plateau, dans le Haut-Belleville, où les avis sont nuancés. « C'est franchement positif car ça a réduit le bruit pour tout le voisina-



Rue Botzaris (19^e), hier. Les élus de l'arrondissement ont demandé à passer intégralement en zone 30. Pour l'instant, seuls quelques secteurs sont concernés comme ici, dans le quartier du Plateau, près des Buttes-Chaumont. (LP/J.D.)

ge, souligne Hervé, 46 ans. Mais, du coup, j'ai l'impression qu'il y a plus de scooters et ils se garent évidemment sur les trottoirs. »

Anne, 38 ans, apprécie aussi le « climat apaisé » du quartier, « mais cela contraste d'autant plus avec la rue de Belleville qui est un véritable enfer aux heures de pointe ». Un peu plus bas, avenue Simon-Bolivar, Maria se bat depuis des mois pour

mieux sécuriser la traversée de cet axe très fréquenté par les écoliers.

« Nous, on veut une vraie zone 30, pas deux panneaux qui clignotent et que personne ne voit donc ne respecte, rouspète-t-elle. On nous dit que les dos-d'âne sont impossibles car cela abîme les bus. En attendant, l'avenue est le terrain de jeu des taxis et scooters. »

J.D.

4 % de voitures en moins en 2014

■ Il n'a pas encore été rendu public, mais le dernier bilan des déplacements 2014 à Paris enregistre une baisse de la circulation de 4 % dans Paris intra-muros. « On était déjà sur une tendance de - 3 % par an mais là, on constate une accélération de la diminution », se félicite Christophe Najdovski, adjoint (EELV) aux transports. Selon le même bilan, l'usage du vélo bondit de 8 % (13 % pour Vélib'), celui des bus de 6,7 % et le tramway augmente de 13 %. Des chiffres à mettre en relation avec l'érosion du taux de motorisation dans la capitale. Seuls 39 % des Parisiens possèdent une auto (65 % en petite couronne). Un chiffre amené à baisser avec l'entrée en vigueur des premières restrictions de circulation des véhicules les plus polluants dès l'été prochain dans le cadre du plan antipollution.