



## Manifeste pour une ville à 30 km/h

La rue n'est pas une route. Rues, ruelles, impasses, artères et autres voies de nos villes ne sont pas identiques aux nationales, départementales et rocades. Une évidence pour tous ? Pas au regard du code de la route puisque la même logique routière s'y applique.

Pour cela, il y a urgence à mettre en oeuvre le code de la rue pour nos villes et nos villages ; la ville n'est pas réductible à une somme de routes dont l'objectif premier est de faciliter la circulation automobile, assignant à résidence les plus vulnérables et empêchant tout autre choix de mobilité.

La nécessité de densifier harmonieusement les agglomérations pour lutter contre l'étalement urbain et la volonté d'y recréer du lien social nous font dire qu'il est temps d'entrer à nouveau dans l'ère de la ville.

### Pour une ville respectueuse de tous

Enfant, parent avec poussette, senior, accidenté de la vie, personne à mobilité réduite, cycliste, roller, piéton, chacun a droit à la ville. Un usage responsable de l'automobile en est la condition, en particulier grâce à une modération des vitesses.

### 30 km/h : un maximum en milieu urbain

La vitesse oblige le conducteur à porter son regard loin devant, essentiellement sur la chaussée, l'isolant de son environnement immédiat, en particulier de ce qui se passe sur les côtés. La ville disparaît au profit de la route et les usagers locaux sont réduits au statut d'obstacles.

C'est ainsi que l'enfant qui joue sur le trottoir et risque de s'élancer pour traverser la rue n'est pas vu. Et dans ce cas, comme plus le véhicule roule vite, plus ses distances d'arrêt s'allongent, l'accident devient presque inévitable. Or, si dans un choc à 50 km/h, le piéton est tué à coup sûr, il a de fortes chances de s'en sortir à moins de 30 km/h.

Les nuisances sonores baissent également avec la réduction de la vitesse.

En ville, tous ces bénéfices s'obtiennent contre un allongement de seulement quelques secondes par kilomètre parcouru : négligeable à l'échelle d'un trajet complet.

La limitation à 50 km/h doit donc devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit.

### Des avancées dans les textes... à dynamiser sur le terrain

Les premiers textes dits du « code de la rue » vont dans le sens de la ville apaisée : ils établissent le principe de prudence, créent la zone de rencontre (20 km/h, priorité piétons) et facilitent la traversée des piétons et la circulation des cyclistes (doubles sens cyclables obligatoires dans les zones apaisées et possibilité de tourne-à-droite aux feux tricolores).

Il apparaît essentiel que les responsables d'une part, mettent en oeuvre les outils de progrès de ce « code de la rue », et d'autre part fassent connaître et respecter les règles.

Ces dispositions renouent avec une ville pensée en termes de convivialité et de qualité de vie et nous voulons inciter chacun à poursuivre volontairement la démarche au travers de cet appel.

### Ville 30, tous acteurs

Par cet appel, nous engageons chaque conducteur responsable –à commencer par nous-mêmes, signataires– à exercer sa liberté de modérer les vitesses :

- en roulant de manière apaisée partout où la vie locale est présente,
- en affichant son engagement à l'aide de l'autocollant « Ville 30, ville à vivre » disponible sur le site [www.ville30.org](http://www.ville30.org)

Une réduction de la vitesse pour augmenter la sécurité, la qualité de vie, la convivialité, renforcera l'idée de réhabiliter la ville pour ce à quoi elle était destinée : un lieu de vie et d'échange.

Manifeste du 4 mai 2011