

<http://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/data/8535/reader/reader.html?t=1505491349628#!prefered/1/package/8535/pub/11776/page/6>

L'édition du soir  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## Pourquoi les zones 30 en ville font polémique ?

PAR VALENTIN DAVODEAU



[Agrandir](#)

Limiter la vitesse à 30 km/h en ville, est-ce utile ? (Frédéric Bisson/Flickr)

ACTUALITÉ

À Paris, quatorze arrondissements seront placés en zone 30 km/h avant fin 2017. La capitale n'est pas la seule ville de France à vouloir obliger les conducteurs à lever le pied, notamment pour améliorer la sécurité, réduire le bruit et la pollution. Mais n'y a-t-il vraiment que des avantages à limiter la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations ?

Fini, les voitures roulant à toute allure dans les rues de Paris ! Avant la fin de l'année, de nouvelles « zones 30 km/h » vont fleurir un peu partout dans les arrondissements de la capitale. En 2020, 85 % du territoire de la ville sera limité à 30 km/h, selon le quotidien *Le Parisien*. Sur les axes principaux comme les grands boulevards, la vitesse maximum restera quant à elle maintenue à 50 km/h.

Mais Paris n'est pas pionnière en la matière. Des villes comme Lorient ou Fontainebleau n'ont pas hésité à inciter les automobilistes à lever le pied, en généralisant la circulation à 30 km/h depuis plusieurs années. En 2016, l'agglomération de Grenoble a été la première d'importance à suivre cette tendance dans la métropole.

## Moins ou plus de pollution ?

Du côté des associations d'automobilistes, cette limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h fait grincer des dents. **« Avec cette réduction de la vitesse, on ne prend pas en compte la question d'un point de vue global, estime Pierre-Olivier Cavey, directeur des études pour la Ligue de défense des conducteurs. Par ailleurs, le 30 km/h est souvent présenté comme un moyen de lutter contre la pollution et le bruit. Alors que l'émission de dioxyde de carbone (CO2) et d'oxyde d'azote (NOx) est plus importante à 30 qu'à 50 km/h... »**

Dans sa lettre d'information publiée en juin 2013, la FNAUT (Fédération nationale des Associations d'usagers des transports) rétorque : **« La pollution dépend davantage de la fréquence des variations de vitesse que de la vitesse moyenne. À 30 km/h, on conduit de manière plus anticipée et moins heurtée qu'à 50. »**

## Moins de risques d'accidents

Selon la Sécurité routière, le rapport direct entre la vitesse des véhicules et la gravité des accidents est objectivement confirmé. Entre 30 et 50 km/h, la distance de freinage double, et le champ de vision se trouve réduit, provoquant un effet tunnel. Avec la réduction de la vitesse, le risque d'accident mortel décroît.



Avec la réduction de la vitesse, le risque d'accident mortel décroît (Franck Dubray/Ouest France)

**À 30 km/h, un automobiliste percutant un piéton a 80 % de chance de ne pas le tuer, alors qu'à 50 km/h, ce pourcentage tombe à 20 %. « Limiter la vitesse, c'est bien, encore faut-il pouvoir la contrôler », indique Jean-Paul Lechevalier, président de l'association Droit des piétons. Sa solution ? « Installer des radars piétons, comme celui mis en service à la Grande-Motte cet été. »**

## Pollution sonore

Autre avantage, une diminution de la vitesse de circulation de 50 à 30 km/h permet une réduction sonore de 2 décibels en moyenne selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Mais pour la Ligue de défense des conducteurs, aménager les villes en zone 30 génère aussi un coût : **« En moyenne, l'aménagement d'une zone 30 km/h coûte environ un million d'euros, en prenant en compte la mise en place des dispositifs d'entrée et de sortie de zone, et ceux ralentissant les véhicules. »**