

Bruit, pollution, bouchons... que vont changer les zones 30 à Paris ?

Par L'Obs

Publié 26-05-2015 à 18h01
Mis à jour le 27-05-2015 à 09h01

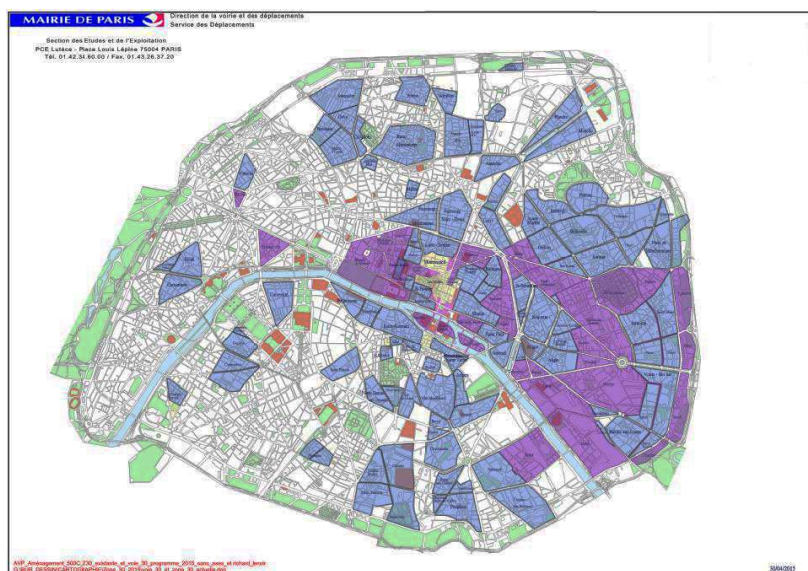
Les conseillers de Paris doivent décider, mercredi 27 mai, de l'adoption de mesures de restriction visant à limiter la circulation à 30 km/h au centre de la capitale.



Le **Conseil de Paris** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/conseil-de-paris>) doit se prononcer, mercredi 27 mai, sur la transformation des quatre arrondissements du centre de la capitale en "zones 30" d'ici la fin de l'année.

Dans ces zones, la vitesse maximale de circulation serait limitée à 30 km/h (contre 50 km/h actuellement), afin de limiter les nuisances liées au bruit et à la pollution et d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des Parisiens.

Cette résolution est portée par Christophe Najdovski, maire adjoint (EELV) en charge des transports. Joint par "L'Obs", il précise : "Cette mesure vise à faire en sorte que le centre de Paris ne soit plus considéré comme un axe de transit. La mise en place des zones 30 dans les 1er, 2e, 3e et 4e arrondissements correspond aux demandes des maires concernés. Ils sont favorables à ce qu'elles soient étendues à l'intégralité de leur quartier."



Christophe Najdovski, maire adjoint en charge des transports, précise que ces zones sont pour l'instant de simples propositions, qui seront discutées étroitement avec les maires d'arrondissement concernés. (Mairie de Paris)

- En bleu : zones 30 actuelles
- En violet : zones 30 programmées en 2015
- En jaune : zones piétonnes
- Tracé rose : voies 30 programmées en 2015

Quel serait l'impact concret de ce plan de réduction de la vitesse ? "L'Obs" fait le point.

Sur le bruit : "On peut s'attendre à une baisse de 1 à 2 décibels dans l'hypercentre"

Ces mesures font partie intégrante du plan antibruit présenté par la maire de Paris, **Anne Hidalgo** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/anne-hidalgo>), en mars 2015. Julie Nouvion, présidente de Bruitparif, l'observatoire du bruit en Ile-de-France, juge cette résolution prometteuse : "Nous n'avons pas de chiffres certains mais, en se basant sur des mesures existantes réalisées dans d'autres zones, on peut s'attendre à une baisse de 1 à 2 décibels dans l'hypercentre." Une diminution a priori anodine, mais qui représente selon elle une véritable amélioration : "C'est l'équivalent du passage d'un vitrage simple à un double vitrage."

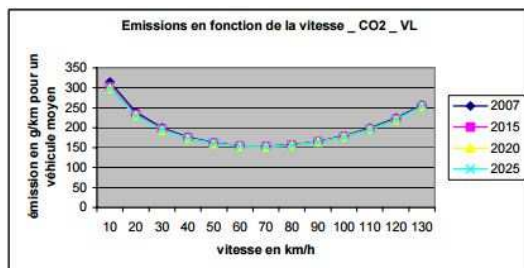
Selon un **sondage Ifop d'octobre 2014** (http://www.ifop.com/?option=com_publication&type=poll&id=2799), la pollution sonore préoccupe 86% des habitants de l'agglomération parisienne. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) la considère même comme un enjeu de santé publique : **un rapport publié en décembre 2014** (<http://www.bruitparif.fr/node/1005#.VWR4vFJ-7J8>) révélait que le bruit provoque au moins 10.000 morts prématurées chaque année en Europe dues aux maladies cardiovasculaires liées au stress, et entraîne des troubles du sommeil chez 8 millions d'adultes.

Pour la présidente de Bruitparif, "la mairie de Paris semble avoir réussi à éviter de faire de cette limitation une mesure cosmétique et touristique puisqu'elle doit s'appliquer dans le centre et l'est de Paris, et permettre de garder la vie agréable dans la capitale."

Sur la pollution : le flou règne

La mairie de Paris affirme ne pas disposer de statistiques sur une éventuelle réduction du rejet de gaz à effet de serre. Un argument en faveur des zones 30 consiste toutefois à dire qu'en favorisant les déplacements "doux" (marche, vélo, rollers, trottinette...), cette mesure permettrait de réduire le dégagement de CO₂ et de particules fines dans la capitale. Christophe Najdovski ne cache ainsi pas vouloir inciter les Parisiens à laisser leur voiture au garage : "Aujourd'hui, la voiture est minoritaire à Paris. La majorité des déplacements se fait à pied et en transport collectif. Nous aspirons à une réappropriation de l'espace public".

Mais certains détracteurs du projet affirment que l'on polluerait davantage à 30 km/h qu'à 50 km/h : **en témoigne cette note** (<http://dtrf.setra.fr/pdf/pj/Dtrf/0005/Dtrf-0005666/DT5666.pdf>) du Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements.



Airparif, de son côté, estime que les freinages et les accélérations brusques **multiplient l'émission de polluants** (http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/plaquettePRQA.pdf). Créer des zones de "conduite calme" aurait donc un effet positif sur la pollution.

Le moteur d'une voiture roulant à 30 est plus éloigné du régime optimal que celui d'une voiture roulant à 50. Mais, en ville, on ne roule pas à vitesse constante et les arrêts sont fréquents. La pollution dépend davantage de la fréquence et de l'amplitude des variations de vitesse que de la vitesse moyenne.

En définitive, on pollue moins à 30 qu'à 50 car, à 30, on prête davantage attention aux autres usagers de la voirie et par suite on conduit de manière plus anticipée et moins heurtée qu'à 50", renchérit la plateforme Rue de l'Avenir (http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2014/06/fnaut_0001.pdf).

Sur les temps de trajet : "On perd seulement 1,5 km/h de vitesse moyenne"

Julie Boillot, conseillère UMP de **Paris** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/paris>), redoute quant à elle que ces mesures "thromboses" l'hypercentre de la capitale. Christophe Najdovski s'en défend et affirme que l'augmentation des temps de trajet sera minime : "Entre une ville limitée à 50 km/h et une ville majoritairement limitée à 30 km/h, on perd seulement 1,5 km/h de vitesse moyenne."

Selon un test du CERTU [le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, NLDR], sur un itinéraire toulousain de 7,6 km, le temps de parcours moyen passe ainsi de 24 minutes à 50 km/h à 27 minutes à 30 km/h, fait valoir Rue de l'Avenir.

Sur les bouchons : une meilleure fluidité ?

La plupart des opposants au projet estiment que ramener la vitesse limite à 30 km/h ne ferait qu'ajouter des bouchons à une ville déjà engorgée. "La diminution de la vitesse maximale de 80 km/h à 70 km/h sur le périphérique en 2014 a entraîné une meilleure fluidité", répond Christophe Najdovski.

"Le débit d'une rue est maximal à 50 km/h (2.000 véhicules/heure) ; à 30 km/h il est un peu inférieur (1.800 véhicules/heure)", admet Rue de l'Avenir. "Mais la capacité d'une rue dépend essentiellement du nombre et de la capacité des carrefours. Le report de trafic sur le vélo diminuera les embouteillages et la **pollution** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/pollution>)."

Sur la sécurité routière : une baisse du nombre d'accidents ?

Là aussi, le maire adjoint chargé du transport s'appuie sur des chiffres fournis par Rue de l'Avenir : "Lors d'un choc entre une **automobile** (<http://automobile.challenges.fr/>) et un piéton à 50 km/h, le risque de décès est de 80%. A 30 km/h, il descend à 10%." "Un piéton a 95 % de chance de survie lors d'un choc à 30 km/h, 53 % à 50 km/h et seulement 20 % à 60 km/h", estime pour sa part le site de l'association Prévention Routière. En fait, les statistiques disponibles sur la question varient considérablement d'une source à l'autre.

"La baisse du nombre d'accidents a été très sensible dans les villes ayant déjà opté pour la limitation à 30 km/h", rapportait toutefois "Le Figaro" en 2013. "En dix ans, leur nombre a été divisé par trois dans la commune", soulignait le maire de Fontenay-aux-Roses, Pascal Buchet.

Ces arguments ne convainquent cependant pas l'association "40 millions d'automobilistes", **qui dénonce un "non-sens"** (<http://www.40millionsdautomobilistes.com/ajax-reader/nojs/actu/565>) : "Cette mesure ne sera comprise et admise par les usagers que lorsqu'elle est ponctuelle et répond à un enjeu précis, en particulier en termes de sécurité (proximité d'une école, d'une zone piétonne...)"

Alexis Orsini