

Recours contre les 70 km/h sur le périphérique

Deux associations ont saisi le Conseil d'État. Elles estiment que cette baisse de la vitesse autorisée n'aura aucun effet positif sur la pollution, les nuisances sonores ou le nombre d'accidents.

ANGÉLIQUE NÉGRONI anegroni@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE À peine un mois d'existence et déjà attaqué. Le décret qui fait passer la vitesse de 80 à 70 km/h sur le périphérique parisien depuis le début de cette année est mis en cause par deux associations. L'Automobile club des avocats et la Ligue de défense des conducteurs déposent, dès ce mardi, un recours devant le Conseil d'État comme le révèle *Le Figaro*.

Les deux structures estiment que cette mesure ne peut prospérer car fondée sur « une erreur manifeste d'appréciation ». En termes moins juridiques, cela signifie que l'équipe de Bertrand Delanoë, pour faire passer cette baisse, a mis en avant des objectifs qui ne tiennent pas la route, estime M^e Matthieu Lesage. « Il a été dit que cette limitation allait faire reculer la pollution sonore et de l'air et qu'elle allait améliorer la sécurité routière. Rien de tel », dénonce ce dernier, à l'initiative de cette requête avec M^e Remy Josseaume.

Des critiques identiques avaient d'ailleurs été émises par la candidate UMP, Nathalie Kosciusko-Morizet, dès le lendemain de l'annonce de cette mesure. Dénonçant l'absence d'impact de cette décision, cette dernière avait pro-



Selon les opposants au décret, la baisse de la vitesse autorisée va générer un trafic plus dense. JEAN-CHRISTOPHE MARMARA/LE FIGARO

mis le rétablissement de la vitesse initiale, si elle était élue. Pour cette action en justice, les deux avocats ont compilé des extraits d'études figurant dans ce recours de 13 pages.

Six tués en 2011

Concernant la sécurité routière, les enjeux sont tout d'abord faibles. Par rapport au trafic journalier de 270 000 véhicules, le nombre de tués est peu élevé :

selon le rétablissement de la vitesse autorisée va générer un trafic plus dense. Selon Remy Prud'homme, professeur émérite d'économie, spécialiste des finances publiques et des transports, largement cité, cette baisse va par ailleurs générer un trafic plus dense. On roule moins vite - la vitesse moyenne qui est de 39 km/h passe à 36 km/h -, on reste donc plus longtemps sur le périphérique et la circulation augmente. Or, selon le spécialiste, la densité accrue du trafic est génératrice d'accidents. « Cela

va annuler les prétendus effets positifs d'une baisse de la vitesse sur l'accidentalité », selon M^e Lesage.

Autre point passé à la moulinette : le recul annoncé des nuisances sonores. Or Bruitparif, l'observatoire d'Ile-de-France, estime que cette diminution de 10 km/h entraînera une baisse du bruit sans grand effet. « Peu perceptible pour l'oreille humaine », elle « sera insuffisante pour améliorer significativement à elle seule la qualité de vie des riverains les plus proches du périphérique », est-il écrit.

Quant à la promesse d'une amélioration de l'air, le recours fait état de diverses études indiquant, au contraire, que la diminution de la vitesse va même détériorer la situation. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie indique : « Quand on est trop bas en vitesse, on peut émettre plus de polluants. » Contrairement à ce que l'on peut penser, rouler à très faible allure, comme c'est le cas en dessous de 40 km/h, augmente la consommation de carburant et les émissions de pollution, rappelle Remy Prud'homme. « Cette annonce a été une mesure purement politique et il va être intéressant de connaître la position des juges », indique M^e Josseaume. Or le Conseil d'État ne devrait pas statuer avant un an. ■