



(L.P./Olivier Corson)

doivent rouler à 70 km/h depuis le 10 janvier.

# Les 70 km/h du périph attaqués en justice

PARIS

**C'**est un coup de frein qui ne passe pas. Moins de trois semaines après l'abaissement de la limitation de vitesse sur le périphérique parisien (70 km/h au lieu de 80), deux associations d'automobilistes attaquent en justice le décret ministériel fixant ces nouvelles règles. La Ligue de défense des conducteurs, une association qui revendique 50 000 membres, et l'Automobile Club des avocats, présidé par le très médiatique spécialiste du droit routier M<sup>e</sup> Rémy Josseume, ont déposé hier un recours conjoint devant le Conseil d'Etat pour obtenir l'annulation de la mesure.

Réclamée depuis 2011 par la mairie de Paris, cette diminution de la

vitesse est supposée réduire à la fois la pollution, les nuisances sonores et l'accidentologie sur l'axe routier le plus fréquenté de France. « Cette mesure, motivée exclusivement par une idéologie politique, n'aura en réalité aucun impact. Ni sur la qualité de l'air, ni sur la pollution sonore, ni sur le nombre d'accidents », martèle Rémy Josseume.

## ■ Des études relativisent l'intérêt de cette diminution

« Pire. Cela risque d'aggraver les choses. Notamment pour la pollution de l'air qui va mécaniquement augmenter si les voitures passent plus de temps sur la route », insiste l'avocat. « Nous attaquons ce décret pour erreur manifeste d'appréciation »,

conclut-il, documents scientifiques à l'appui. Les requérants citent en effet abondamment plusieurs études qui relativisent l'intérêt de la diminution de 10 km/h : une analyse de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie indiquant que les moteurs sont plus polluants à bas régime ; un rapport de Bruitparif estimant qu'elle entraîne une diminution sonore « à peine perceptible » ; ou encore les bilans de la préfecture de police qui attribuent la moitié des accidents du périph à une vitesse inadaptée plus qu'à une vitesse excessive...

Avant sa promulgation, le 10 janvier, par le ministre de l'Intérieur, le décret fixant cette limitation de vitesse avait obtenu un avis favorable du Comité interministériel de la sé-

curité routière. Le Conseil d'Etat qui l'avait examiné n'avait rien trouvé à y redire. La juridiction fera-t-elle marche arrière après une analyse scientifique du décret ? Seule certitude, le Conseil d'Etat ne devrait pas statuer avant au moins un an. D'ici là, la vitesse sur le périphérique — où les radars ont été réétalonnés — reste bel et bien plafonnée à 70 km/h. « Pour l'instant, nous n'avons pas eu d'appels d'automobilistes flashés », indique Thibault Dentin, responsable d'études à la Ligue de défense de conducteurs. « Mais nous avons beaucoup de témoignages d'adhérents qui nous disent que la conduite sur le périph est plus dangereuse depuis qu'ils roulent les yeux rivés sur leur compteur. »

**BENOÎT HASSE**

# 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](mailto: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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Rémy 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 :

six en 2011. Selon Rémy 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<sup>e</sup> 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 Rémy Prud'homme. « Cette annonce a été une mesure purement politique et il va être intéressant de connaître la position des juges », indique M<sup>e</sup> Josseaume. Or le Conseil d'État ne devrait pas statuer avant un an. ■