

**Zeitschrift:** Générations  
**Herausgeber:** Générations, société coopérative, sans but lucratif  
**Band:** - (2018)  
**Heft:** 105

**Artikel:** Faut-il généraliser les zones 30km/h  
**Autor:** F.R. / Prince, Pascal / Mazzone, Lisa  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-830923>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Faut-il généraliser les zones 30 km/h ?

La ville de Genève prévoit d'abaisser la vitesse à 30 km/h dans les quartiers. Une mesure destinée à réduire les nuisances subies par les piétons qui ne convainc pas tout le monde.

« Cela améliore la sécurité et diminue le bruit »

LISA MAZZONE, CONSEILLÈRE NATIONALE ET MEMBRE DU COMITÉ CENTRAL DE L'ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (ATE)



« Les zones 30 km/h déresponsabilisent les piétons »

PASCAL PRINCE, PRÉSIDENT DE MOBILITANT.ORG, UNE ASSOCIATION QUI DÉFEND UNE MOBILITÉ RESPONSABLE



## Limitier toutes les zones urbaines à 30 km/h, est-ce une bonne idée ?

Absolument! Au début, on l'a fait pour améliorer la sécurité et la convivialité et, aujourd'hui, on a aussi découvert que cela diminue la charge sonore.

## Mais le bruit et la pollution augmentent, car les automobilistes freinent et accélèrent devant les chicanes...

C'est pourquoi l'ATE est favorable à d'autres mesures, comme les rétrécissements de chaussée ou les éléments qui créent un parcours non rectiligne. Le bruit rend malade — une personne sur cinq en souffre — et les collectivités sont tenues légalement de le diminuer.

## Vos opposants parlent d'une déresponsabilisation des piétons qui, en l'absence de passages cloutés, deviennent plus téméraires, et prédisent une augmentation des accidents...

Avec les zones 30 km/h, on hiérarchise différemment l'espace public, afin de favoriser la cohabitation dans les secteurs habités. Il me semble normal que les automobilistes ne bénéficient pas de la priorité absolue.

## De fait, ces zones sont très profitables aux seniors ?

Si la zone 30 km/h est bien faite et bien marquée, c'est certain. D'autant plus que, devant les endroits sensibles, comme les EMS et les écoles, on peut continuer de mettre des passages pour piétons. La diminution de vitesse réduit le risque. Un exemple: dans le centre de Köniz (BE), où transitent 17 000 véhicules chaque jour, il y a un tiers moins d'accidents et moitié moins de blessés depuis l'installation de la zone 30 km/h. J'espère donc que cela se généralisera en Suisse romande.

## Pourquoi êtes-vous opposé aux zones 30 km/h ?

On déresponsabilise les piétons, qui se croient prioritaires dans ces zones sans passage clouté, et se montrent plus téméraires. Et cela va à l'encontre des règles que tous les enfants apprennent: il faut traverser dans les clous.

## Mais un choc à 30 km/h est tout de même moins violent qu'un impact à 50 km/h ?

Mais pas dans les proportions avancées par le Bureau de prévention des accidents (bpa), qui se base sur une étude des années 1960 pour dire qu'il y a 70% de risques de mourir dans un accident à 50 km/h, contre 30% à 30 km/h. Une recherche de 2009 ramène ces chiffres entre 5% et 7% à 50 km/h, et 2% à 3% à 30 km/h. Les risques de décès sont légèrement plus élevés, mais les zones 30 km/h engendrent plus d'accidents. Cela dit, quelle que soit la vitesse, l'humain sera toujours le perdant! A commencer par les seniors, qui sont moins alertes.

## Ces zones vont-elles se généraliser ?

Seule une nouvelle votation, qui coûterait des millions de francs, pourrait s'y opposer!

## On évoque aussi moins de bruit et de pollution...

C'est de la poudre aux yeux! Pour que le 30 km/h soit respecté, il faut qu'il y ait des ralentisseurs, genre dos d'âne, qui augmentent ces nuisances, car les voitures freinent, puis accélèrent.

## Quelle solution préconisez-vous ?

Plus les gens se sentent responsables de leurs actes, mieux c'est. Il faudrait au moins laisser les zones 50 km/h, où il y a un certain respect entre les différents utilisateurs.

F.R.

Béatrice Devènes, Yves Leresche et DR