

Les priorités de l'ATE en matière de politique des transports

Berne, le 2 mai 2024

Nous ne laisserons pas compromettre le modèle de réussite «30 km/h»

Discours de Isabelle Pasquier-Eichenberger, Vice-présidente ATE

Le texte prononcé fait foi.

La limitation de vitesse à 30 km/h présente de nombreux avantages pour la population et les usagers et usagers de la route. Ce modèle a fait ses preuves depuis des années. Là où la mesure a été introduite, le nombre d'accidents graves a fortement diminué, plus de 38%¹ selon le BPA. Le 30 km/h sauve des vies et améliore la sécurité routière, mais ce n'est pas sa seule contribution à la santé publique. Le Tribunal fédéral a expressément reconnu que limiter la vitesse à 30 km/h est une mesure efficace et peu onéreuse pour réduire le bruit à la source. L'effet phonique est le même que si le volume du trafic était réduit de moitié ! De plus, le fait de rouler à 30 km/h rend les centres-villes plus attrayants : les cyclistes ainsi que les piétonnes et piétons se sentent nettement plus en sécurité, ce qui favorise les déplacements bénéfiques pour la santé et la planète.

Les inconvénients des réductions de vitesse sont généralement moins importants que ce qui est craint. La perte de temps est en moyenne d'environ deux secondes pour 100 mètres. Soit sur un trajet en voiture de trois kilomètres, on avance donc environ une minute plus lentement – c'est aussi le temps qu'il faut pour s'arrêter à un feu rouge.

Le 30 km/h ne prêterite pas non plus une offre attractive de transports publics. Grâce à la limitation de vitesse, la clientèle des TP peut se rendre à pied aux arrêts en toute sécurité et les bus sont moins souvent bloqués dans les embouteillages. Le léger allongement du temps de trajet – environ 15 secondes par kilomètre – est moindre. Cela est confirmé par l'expérience de Fribourg, où le 30 km/h a été introduit à grande échelle il y a un peu plus de six mois. La conclusion est sans appel : la durée des trajets en transports publics s'est allongée qu'occasionnellement et seulement de manière anecdotique.

Le 30 km/h est de plus en plus souvent un standard de qualité pour les quartiers résidentiels. Mais la mesure a également fait ses preuves dans la traversée de localités, l'effet positif est particulièrement marqué dans les zones urbaines et à forte densité de population, ce qui lui vaut le soutien de l'Union suisse des villes.

Mais les débats dans plusieurs cantons et aux Chambres fédérales vont actuellement dans une autre direction, le 30 km/h est, depuis peu, remis en question. La motion Schilliger vise à restreindre la souveraineté des cantons, des villes et des communes en matière de création de 30 km/h. Et ce, bien que le Conseil fédéral ait attesté que les autorités locales faisaient preuve de prudence et de responsabilité dans l'application des limitations de vitesse.

Dernière attaque : le Conseil national a approuvé une proposition selon laquelle les réductions de vitesse sur les traversées de localités ne seraient plus possibles du tout si la vitesse de 30 km/h devait être destinée à réduire le bruit. La balle est maintenant dans le camp du Conseil des États. La session

¹ Source : Bureau de prévention des accidents BPA [Télécharger](#)

d'été montrera si la Chambre haute fait preuve de bon sens, de respect et d'empathie envers les plus d'un million de personnes touchées dans leur santé par le bruit dans notre pays. Nous y serons très attentifs.

L'ATE souhaite que le débat soit moins idéologique et plus objectif. Les cantons et les villes doivent pouvoir mettre en œuvre les solutions appropriées en fonction des besoins de leur population et ne pas en être empêchés par une réglementation nationale rigide. Si, lors du débat sur la loi sur la protection de l'environnement, les Chambres fédérales décidaient d'interdire la limitation de vitesse à 30 km/h pour protéger la population du bruit routier, une correction serait nécessaire. La possibilité de lancer un référendum est déjà en discussion.