

Conférence de presse annuelle 2025

Le 30 km/h est la clé pour une meilleure qualité de vie

Discours de Jelena Filipovic, co-présidente de l'ATE Suisse

Le texte prononcé fait foi.

Qu'est-ce que le trafic? Des vélos, des bus et des trams. Des voitures, qu'elles soient de tourisme ou utilitaires. Mais aussi les individus qui se déplacent à pied. Cette définition va à l'encontre des conceptions courantes et de la hiérarchie actuelle sur la route. Car généralement, on associe plutôt la notion de trafic à la voiture individuelle.

Pour l'ATE, il est clair que le trafic doit être respectueux des êtres humains, de l'environnement et du climat. Il est donc indispensable de reconsidérer la situation et de prendre des mesures correspondantes. La limitation de vitesse à 30 km/h est la solution à de nombreux défis, une sorte de formule magique capable de résoudre bien des problèmes. Actuellement, cette mesure efficace et relativement peu coûteuse est pourtant menacée de toutes parts.

Une motion du conseiller national PLR Peter Schilliger veut rendre plus difficile l'introduction de la limitation de vitesse à 30 km/h. L'argument avancé est le respect d'une certaine «hiérarchie routière», qui définit les routes de transit comme des routes à orientation trafic, où ce dernier doit pouvoir s'écouler à 50 km/h au moins.

Pourtant, cette hiérarchie routière est déjà une réalité à l'heure actuelle, aussi sur des routes très passantes où la vitesse est limitée à 30 km/h. Il n'est donc pas nécessaire de légiférer en la matière. L'ATE estime également qu'il est indispensable de reconsidérer cette hiérarchie dans sa globalité: en effet, elle implique que le trafic motorisé est plus important qu'un autre moyen de transport et qu'il doit, en conséquence, être prioritaire sur ces routes.

La motion Schilliger est un mandat au Conseil fédéral, dont il résulterait une législation nationale qui rendrait plus difficile, voire impossible, l'introduction du 30 km/h sur certaines routes, bien que celles-ci relèvent de la compétence des communes ou des cantons. Un tel changement restreindrait sérieusement l'autonomie des communes (et des cantons), dans un domaine qui les concerne pourtant directement.

Même si une loi en ce sens n'a pas encore été décidée, ses effets sont déjà perceptibles. Obéissant par anticipation, le canton de Berne a suspendu les projets de limitation à 30 km/h en raison du dépôt de la motion Schilliger. Si l'on considère les avantages majeurs d'une mesure aussi simple et bon marché comme le 30 km/h, une telle décision est fatale. Dans divers cantons également, des initiatives ont été lancées pour contenir les limitations à 30 km/h, par exemple à Zurich, Genève, Bâle et Lucerne.

Pour la sécurité, contre le bruit...

Les effets d'une limitation à 30 km/h sont variés, et je vous les présente volontiers.

La limitation de vitesse à 30 km/h est absolument centrale en tant que mesure de protection contre le bruit. En Suisse, plus d'un million de personnes sont concernées par les émissions sonores excessives du trafic. Cette situation a des conséquences sur leur santé et engendre des coûts élevés. Lorsque les

voitures roulent à 30 au lieu de 50 km/h, le bruit diminue de 3 décibels. En termes de perception acoustique, cette réduction correspond à une division par deux du trafic. De plus, les pics de bruit particulièrement gênants sont réduits de manière supérieure à la moyenne.

La limitation à 30 km/h est également une mesure importante pour améliorer la sécurité du trafic puisqu'elle permet d'éviter au moins un tiers des accidents graves. Si des collisions se produisent malgré tout, leurs conséquences sont souvent moins sérieuses, la distance de freinage étant divisée par deux par rapport à une vitesse de 50 km/h. Les piétones et les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, les personnes âgées et les enfants sur le chemin de l'école sont les premiers à profiter de la limitation à 30 km/h. Son potentiel est par ailleurs important dans la réduction du nombre de victimes sur les routes de transit.

... et comme mesure contre les embouteillages

La limitation de vitesse à 30 km/h soutient également la promotion – urgente – de la mobilité cycliste. La récente votation contre les projets autoroutiers extrêmes a montré qu'il était temps de reconsidérer la situation. En effet, le vélo a fait ses preuves pour désengorger les quartiers du trafic automobile. 63% des trajets effectués en voiture font moins de 10 kilomètres, et plus de 4 trajets en voiture sur 10 sont même inférieurs à 5 kilomètres. Des distances de cet ordre sont parfaites pour la mobilité cycliste. On sait également qu'une réduction de la vitesse sur la route encourage la population à circuler davantage à vélo, car le sentiment (subjectif) de sécurité s'améliore.

En fin de compte, on assiste à une valorisation du partage de l'espace routier, pour tout type de trafic! Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h, le trafic est plus fluide qu'à 50 km/h, ce qui permet de prévenir les embouteillages. L'attente aux passages piétons diminue, pas seulement pour les personnes qui souhaitent traverser la route, mais aussi pour les automobilistes. La limitation à 30 km/h fait ses preuves en particulier aussi sur les routes principales, qu'elle contribue à désengorger.

En outre, chaque trajet automobile remplacé par un moyen de transport plus efficace en termes d'occupation de l'espace (à pied, à vélo ou en transports publics) augmente la capacité de la route. Dans son rapport de recherche 2019, l'Association suisse des spécialistes en mobilité et transports (SVI) constatait que: «Une réduction de la vitesse maximale de 50 km/h à 30 km/h n'a généralement pas d'influence déterminante sur la capacité (nombre maximal de véhicules par heure)... à l'intérieur des localités, la capacité maximale se situe habituellement à une vitesse de 30 à 35 km/h».

La limitation à 30 km/h a par ailleurs le potentiel de baisser les coûts externes – très élevés – du trafic motorisé. En font partie les coûts de santé causés par le bruit ou les accidents, de même que les coûts des dégâts à l'environnement. Une limitation de vitesse à 30 km/h a donc non seulement une utilité pour l'économie nationale, mais aussi un bénéfice économique, notamment parce que les quartiers d'habitation et les immeubles résidentiels situés le long des axes routiers deviennent plus attractifs. Les centres des localités en profitent également et l'espace public peut être utilisé de manière plus variée. Le tout à des coûts modérés, puisque le 30 km/h ne nécessite pas forcément de mesures de construction.

Du point de vue de l'ATE, il est nécessaire d'agir à tous les niveaux politiques en matière de limitation de vitesse. En 2025, nous nous engagerons avec force pour la limitation à 30 km/h, car les revendications et les attaques actuelles vont clairement dans la mauvaise direction. Elles menacent des acquis précieux et essentiels pour la qualité de vie de la population suisse. La limitation à 30 km/h, comme toute autre forme de limitation de vitesse, n'a que des effets positifs.

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch