

Menace sur les tronçons à 30 km/h

- 06.07.2024
- Journal du Jura
- Werner De Schepper Adaptation Farida Gacond et Lau

Werner De Schepper Adaptation Farida Gacond et Laurent Kleisl Rarement les décisions prises par la Berne fédérale ont un impact direct sur la vie des Communes suisses. Mais la motion du conseiller national lucernois Peter Schilliger touche précisément à cette autonomie, et elle a étonnamment trouvé une majorité au Conseil national et au Conseil des Etats. Le libéral-radical déplore la propagation «chaotique» des zones à 30 km/h dans de nombreuses villes et communes, procédé qui entrave selon lui la fluidité du trafic. Il a ainsi appelé le Conseil fédéral à modifier la loi sur la circulation routière afin d'établir une limite de vitesse uniforme de 50 km/h sur les routes principales. Le Conseil fédéral a rejeté sa motion, soulignant que les Communes ne peuvent pas instaurer arbitrairement des zones à 30 km/h, mais uniquement sous certaines conditions, soit pour assurer la sécurité routière, réduire le bruit excessif et améliorer la fluidité du trafic.

Malgré les réserves exprimées par le Conseil fédéral, les majorités au Conseil national et au Conseil des Etats, dominés par les partis bourgeois, ont respectivement approuvé la motion par 102 voix contre 79 et 25 voix contre 15. L'objectif: interdire la vitesse de 30 km/h en ville sur les «routes à orientation trafic», qui ont avant tout une fonction de transit et de liaison. Le Parlement fédéral se déclare en effet «préoccupé» par la rapidité avec laquelle les Communes introduisent de telles mesures au nom de la sécurité et du bruit. Routes à orientation trafic à Bienne Les zones marquées en rouge sur la carte représentent les sections dans lesquelles la limitation de vitesse à 30 km/h a déjà été mise en place sur les routes à orientation trafic en ville de Bienne. Ces décisions ont été prises pour des raisons de sécurité, telles que les passages inférieurs sous les voies ferrées de la rue de Mâche (5) et de la rue des Hauts (6), ainsi que pour réduire les nuisances sonores, comme à la route de Reuchenette (10).

Les tronçons qui devraient prochainement être limités à 30 km/h sur les «routes à orientation trafic» sont indiqués en jaune. La limitation se justifie notamment par des considérations de sécurité, comme dans le cas de passages souterrains étroits et dangereux (1,2, 3), ou encore dans le cas de la présence élevée d'enfants autour des écoles (4, 7, 8 et 9). Sécurité et protection contre le bruit Afin de lutter contre les nuisances sonores, Lena Frank, directrice des Travaux publics pour Les Verts, et Roger Racordon, responsable des Infrastructures, jugent pertinent d'introduire une limitation de vitesse à 30 km/h sur une portion très fréquentée de la rue de Boujean (11). Ils soulignent que l'alternative d'utiliser de l'asphalte silencieux serait non seulement beaucoup plus coûteuse, mais que son effet d'atténuation s'estompe rapidement. Lena Frank rejette également l'argument selon lequel la montée en puissance des véhicules électriques justifierait une limitation de vitesse plus élevée, car le bruit provient principalement du roulement des pneus.

En conséquence, les véhicules électriques ne sont pas moins bruyants que les voitures à essence, car ils sont souvent plus lourds. Les débats à l'Assemblée fédérale ont montré que les réductions de vitesse à 30 km/h pour des raisons de sécurité suscitent moins de controverses que celles motivées par la protection contre le bruit. La pression politique exercée par la Berne fédérale sur les décisions locales concernant la limitation de vitesse à 30 km/h ne se limite pas à la seule motion de Peter Schilliger. En mars, lors de la révision de la loi sur la protection de l'environnement, le Conseil national a également soutenu une proposition de Thomas Hurter (UDC) qui stipule que «sur les routes à orientation trafic, l'abaissement de la vitesse maximale générale ne peut pas être imposé». Bien que le Conseil des Etats ait rejeté cette proposition lors de sa session d'été, arguant que la motion de Peter Schilliger couvrait déjà cette demande, le Conseil national débattait de sa proposition durant sa session d'automne.

Atteinte à l'autonomie des communes Cette influence significative de la Berne fédérale sur les décisions locales concernant la limitation de vitesse à 30 km/h a suscité d'autres interrogations,

notamment dans les colonnes de la vénérable «Neue Zürcher Zeitung». Le journal alémanique à tendance libérale-radical a noté avec surprise que, sur ce sujet, «le débat est inversé». Alors que les partis bourgeois sont généralement favorables au fédéralisme, ils ont cette fois-ci soutenu des mesures centralisées, inspirées du modèle français, pour contrer l'extension des zones à 30 km/h. Cette position a conduit l'Union des villes suisses à exprimer une opposition explicite à la motion de Peter Schilliger. Début mars, six communes du canton d'Argovie ont rejeté des initiatives visant à limiter la vitesse à 30 km/h.

Ces résultats pourraient galvaniser les parlementaires dans la capitale. Reste que la tendance n'est pas la même partout en Suisse. Récemment, du côté de Valbirse, le projet de zone 20-30 km/h de Malleray est entré dans sa phase de concrétisation. Ces limitations de vitesse touchent toutes les rues situées au sud de la route cantonale, comme c'est déjà le cas au nord et à Bévillard. Lors de sa dernière séance, fin juin, le Conseil général de Tramelan a pour sa part validé un crédit de 370'000 fr.

afin de limiter la vitesse sur les routes communales. En 2011, le Législatif tramelot avait refusé cet objet. «Les mentalités ont évolué et le crédit était plus important il y a 13 ans», dira Christophe Gagnebin, conseiller municipal chargé du Développement territorial, au micro de RJB au lendemain de cette décision. Comme quoi, les temps changent, dans le Seeland également, où des communes telles que Täuffelen-Gerolfingen ou Bütigen ont accepté ou déjà introduit la limitation à 30 km/h sur l'ensemble de leur territoire. A Gléresse et à Lyss, la question est à l'ordre du jour.

Et maintenant, on fait quoi? Le Conseil fédéral a rejeté la motion de Peter Schilliger. Malgré tout, le ministre des Transports, l'UDC Albert Rösti, est chargé de réviser la loi sur la circulation routière conformément aux souhaits exprimés par le Parlement fédéral. Le panel de possibilités pour les communes d'obtenir des dérogations à l'obligation de maintenir une vitesse de 50 km/h sur les routes à orientation trafic demeure actuellement incertaine. Cette carte montre tous les tronçons à 30 km/h réalisés (en rouge) et prévus (en jaune) à Sienne, qui sont maintenant en danger en raison d'une décision de la Berne fédérale. graphisme Mictweuiidi.