

## **Comité suisse "NON au 30 km/h généralisé dans les localités" Schweizerisches Komitee "NEIN zu Tempo 30 generell innerorts"**

Case postale / Postfach 8615

3001 Berne / Bern

Tel. 031 / 381 77 85

Fax 031 / 382 23 66

[info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch)

[www.chaos-routier.ch](http://www.chaos-routier.ch)

Berne, le 11 janvier 2001

### **Communiqué de presse**

Les opposants à l'initiative „30 km/h“ sur laquelle le peuple devra se prononcer le 4 mars prochain ont lancé leur campagne: Le Comité „Non au 30 km/h généralisé dans les localités“ (constitué de 140 parlementaires de tous les partis bourgeois) a exposé ses arguments jeudi lors d'une conférence de presse. Le Comité a démontré que les vues des initiants en matière de sécurité routière et d'environnement ne pourraient non seulement pas être atteintes, mais qu'elles provoqueraient en plus un chaos routier généralisé.

La problématique de la sécurité routière a été thématisée par Mme Barbara Polla, Conseillère nationale libérale/GE. En se basant sur des études étrangères, elle a démontré que les objectifs des initiants en matière de sécurité routière ne pourraient pas être atteints, bien au contraire: l'abaissement de la vitesse maximale de 50 à 30km/h sans mesures d'aménagement provoque davantage d'accidents graves impliquant notamment des enfants. C'est d'autant plus vrai que l'abaissement des limitations de vitesse entraîne une attention moindre de la part de l'ensemble des usagers de la route. Mme Polla a souligné par ailleurs que l'abaissement des limitations de vitesse dans les localités, que ce soit dans des quartiers résidentiels ou dans des endroits exposés, devait relever de la compétence des communes. Elle a relevé à ce propos que plus de 700 zones 30 avaient été créées en Suisse ces dernières années.

L'abaissement de la limitation générale de vitesse à 30 km/h dans les localités exigé par les initiants n'est ni sensé ni compréhensible et, partant, inapplicable comme l'a relevé M. Peter Weigelt, Conseiller national radical/SG. Des dispositions légales ne sont soutenues et finalement acceptées par les citoyens que si le sens et la nécessité de ces dernières sont reconnus. Ces deux exigences ne sont clairement remplies dans le cas de l'initiative 30 km/h. Raison pour laquelle il n'est pas besoin d'être prophète pour prévoir qu'une telle réglementation ne cesserait d'être violée, ce qui ne manquerait pas de provoquer en retour la multiplication des contrôles de police. «Une telle confrontation entre les citoyens et un Etat policier n'est de l'intérêt ni de la politique nationale ni, surtout, de la politique communale» a déclaré M. Weigelt. Il s'agit donc de voter clairement Non à cette initiative, afin que la politique des transports.

Le Conseiller aux Etats Peter Bieri PDC/ZG a quant à lui traité des effets négatifs de l'initiative sur les transports publics. Comme l'initiative ne prévoit pas d'exceptions pour ces derniers et que des exceptions n'auraient de toute manière aucun sens, les transports publics devraient faire face à de multiples obstacles. C'est pourquoi les entreprises de transports publics sont des plus sceptiques par rapport à cette initiative. C'est également pourquoi la création de zones 30 dans des quartiers qui s'y prêtent doit relever de l'autonomie communale. „Il importe donc de rejeter cette initiative“, a déclaré M. Bieri.

M. Max Binder, Conseiller national UDC/ZH a quant à lui traité des conséquences financières de l'initiative. Il a ainsi relevé que le coût moyen actuel d'une zone 30 se monte à 665'000 francs. „Même si l'on peut espérer que des mesures d'aménagement du trafic pourraient être réalisées à moindre coût, il apparaît que la mise en oeuvre de l'initiative occasionnerait des coûts de l'ordre de 2 milliards de francs. Cette réalité financière suffit à elle seule à appeler les citoyens à rejeter cette initiative.

Des informations plus détaillées sur la campagne du Comité "Non au 30 km/h généralisé dans les localités" sont disponibles sur le site Internet [www.chaos-routier-non.ch](http://www.chaos-routier-non.ch).

**Comité suisse "NON au 30 km/h généralisé dans les localités"**

**Schweizerisches Komitee "NEIN zu Tempo 30 generell innerorts"**

Case postale / Postfach 8615

3001 Berne / Bern

Tel. 031 / 381 77 85

Fax 031 / 382 23 66

[info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch)

[www.chaos-routier-non.ch](http://www.chaos-routier-non.ch)

Le texte prononcé fait foi

## **OUI à la sécurité routière, NON à Rues pour tous**

*Par Barbara Polla, Conseillère nationale PLS, GE*

Refuser l'initiative *Rues pour tous*, est-ce vraiment acceptable pour notre sécurité et notre santé, pour celles de nos familles, de nos enfants et de nos anciens ? Voilà une question lourde de conséquences à laquelle il nous a paru essentiel de répondre au mieux de nos connaissances actuelles.

Car il est aisé de rejeter l'initiative pour de multiples raisons, politiques, économiques, juridiques, et pragmatiques, des raisons qui seront toutes développées par les autres participants à cette conférence de presse. Mais la question de la sécurité, elle, est particulièrement délicate, d'autant plus que l'augmentation de la sécurité routière est un objectif fondamental poursuivi par nous tous, par le Conseil aux Etats, le Conseil National et le Conseil fédéral, qui pourtant rejettent *Rues pour tous*, par les citoyens de ce pays, les parents, et par les automobilistes. Un accident est un évènement terrible, y compris pour celui qui le cause.

Nous sommes convaincus que la mortalité liée aux accidents de la route ne doit pas être considérée comme une fatalité, et qu'il faut constamment travailler à la réduire encore. Dans ce sens, il faut rappeler que malgré l'augmentation de 250% du parc de véhicules automobiles entre 1970 et 1998, le nombre de blessés lors d'accidents de la route a diminué de 25% et le nombre de morts de 65%. Ce sont essentiellement (1) les aménagements routiers (2) les améliorations techniques apportées aux véhicules eux-mêmes (tenue de route, pneus, airbags) et (3) l'éducation (formation des conducteurs, port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque), qui ont permis cette réduction. Ces trois facteurs sont donc tout particulièrement à prendre en compte par ceux qui poursuivent l'objectif d'améliorer la sécurité routière, notamment la Commission des

Transports dans le cadre de la révision de la LCR, qui insiste en effet sur la formation des conducteurs.

Quant aux aménagements routiers, ils comprennent déjà, depuis 1989, quelques 700 zones 30km/h réalisées ou planifiées par nos communes. L'OFEFP a interrogé 46 d'entre elles, dont 74% estiment qu'il existe un effet positif sur la sécurité. Mais les résultats obtenus ne l'ont jamais été sans mesures d'accompagnement, telles signalisations, marquages, rétrécissements, d'un seul ou des deux cotés de la chaussée, voies de circulation alternée, mise en place de piliers de béton ou autres au milieu des croisements, rehaussements totaux ou partiels, modifications du revêtement routier, seuils et caniveaux, mesures visant à modifier le choix des itinéraires... Ceci est confirmé par des expériences faites dans d'autres pays : selon une étude allemande, la diminution de vitesse maximale de 50 à 30km/h sans mesures d'aménagement n'apporte aucun effet positif sur la sécurité routière ou l'environnement. L'absence d'effet du 30km/h dans les localités sur la qualité de l'air est d'ailleurs généralement reconnue. Pire, d'autres études font craindre un risque d'augmentation d'accidents, en raison des comportements à risque d'automobilistes excédés, ou de riverains, notamment les enfants, faussement rassurés sur les dangers pourtant toujours présents de la rue.

En conclusion, *Rues pour tous* ne pourrait conduire à une amélioration de la sécurité routière qu'avec des mesures d'accompagnement complètement ignorées par l'initiative. Sans ces mesures ou avec des mesures inadéquates, les limitations de vitesse n'ont pas d'effet positif sur la sécurité, voire même, des effets négatifs.

Il faut donc rejeter l'initiative *Rues pour tous*, parce qu'elle apporte une réponse trompeuse à une question importante. Il ne faut pas jouer avec les sentiments sécuritaires, mais poursuivre un renforcement efficace et réel de la sécurité routière. Comme le dit le Conseil fédéral lui-même dans son message: "S'il faut saluer l'objectif visé, l'on ne saurait retenir l'option choisie ni y donner suite".