



Initiative „Rues pour tous“ - Argumentaire

1. L'essentiel en bref

L'initiative „Rues pour tous“: Elle veut réduire de **50 à 30 km/h** la vitesse maximale générale autorisée dans les localités, pour renforcer la sécurité routière, améliorer la qualité de vie des riverains et réduire les atteintes à l'environnement. Les dérogations ne seraient accordées que dans des cas dûment justifiés, en particulier pour les routes principales et pour autant que la sécurité des usagers et que la protection des riverains, notamment contre le bruit, soient respectées. Le Conseil fédéral disposerait d'une année pour édicter les dispositions d'exécution et introduire la nouvelle réglementation.

Mise en œuvre problématique: L'initiative prévoit des conditions très restrictives en ce qui concerne les **dérogations** à la vitesse maximale de 30 km/h. Celles-ci sont refusées dès que la sécurité et la protection contre le bruit sont menacées – ce qu'il n'est pratiquement pas possible d'exclure lorsque l'on relève la vitesse. Comme il y aurait très peu d'exceptions, il faudrait réduire la vitesse à 30 km/h même sur les routes principales conçues pour une vitesse de 50 km/h. Pour que la vitesse maximale de 30 km/h y soit respectée, il faudrait cependant procéder à des transformations à grande échelle.

Sécurité illusoire: Les expériences faites en Suisse et à l'étranger montrent qu'à elle seule la signalisation ne permet pas de garantir le respect des limitations de vitesse. L'aménagement de la route doit être adapté à la vitesse maximale autorisée. Autrement dit, en l'absence d'un vaste et coûteux programme de mesures de modération du trafic, la réduction de la vitesse à 30 km/h risque de ne jamais se concrétiser autrement que sur les panneaux. Quant aux contrôles de vitesse effectués par la police, ils ne suffisent pas non plus dans ces conditions. Cela est dangereux, car les usagers de la route - notamment les piétons – ont l'illusion d'une sécurité accrue et le risque d'accidents augmente.

Coûts élevés, marge de manœuvre réduite pour les cantons et les communes: Les cantons et les communes ne peuvent plus décider de l'instauration des zones à 30 km/h dans les localités. Si l'initiative est acceptée, celle-ci sera ordonnée par la Constitution. Ils restent néanmoins responsables de la mise en œuvre et doivent prendre les mesures d'accompagnement nécessaires, telles que rehaussements et rétrécissements de la chaussée, déplacements latéraux de voies, mise en place de barrières, marquages de places de stationnement. La Confédération évalue les coûts de ces travaux à environ **2 milliards de francs**. Cette somme dépasse les possibilités financières des cantons et des communes, d'autant plus que la réglementation doit entrer en vigueur en l'espace d'une année.

Incidences négatives sur les transports publics: Les transports publics circulent essentiellement sur les routes principales et autres routes affectées à la circulation générale. Les mesures de construction nécessaires pour faire respecter la limitation générale de vitesse à 30 km/h risquent d'y entraver la fluidité du trafic. Les longs bus articulés ne pourraient plus circuler partout aussi facilement et devraient être remplacés par des véhicules plus petits. Tout cela diminuerait l'attrait des transports publics, ce qui se répercute négativement sur la sécurité routière ainsi que sur l'environnement.

Une meilleure solution: Le Conseil fédéral partage l'objectif de l'initiative, renforcer la sécurité routière. Mais la voie proposée est inadaptée. La Confédération veut promouvoir les zones limitées à 30 km/h de manière ciblée et décentralisée. Pour ce faire, elle veut simplifier les exigences posées aux mesures d'accompagnement. Dans le cadre de la nouvelle péréquation financière, des moyens supplémentaires doivent être mis à la disposition des cantons et des communes. En outre, il est prévu de faciliter et d'élargir la création de zones à vitesse limitée. Enfin, la Confédération poursuit une stratégie d'ensemble afin de renforcer la sécurité routière. La révision de la loi sur la circulation routière prévoyant notamment l'abaissement du taux limite d'alcoolémie à 0,5 pour mille et l'introduction du permis de conduire à l'essai en fait également partie.

2. Une mise en œuvre problématique

ne tenant pas compte des différences d'aménagement...

L'initiative part du principe que la limitation de vitesse à 30 km/h sera instaurée de manière générale sur tout le périmètre des localités. Or, le degré d'aménagement et les caractéristiques optiques du réseau routier y sont très hétérogènes. Il existe des *routes rapides affectées à la circulation générale*, capables de maîtriser un volume de trafic important. Elles représentent 10 à 20 pour cent du réseau routier mais absorbent 75 pour cent du trafic. Il existe ensuite des *routes d'intérêt local* qui, en raison de leur aménagement, ne peuvent être empruntées qu'à vitesse réduite.

Les expériences faites en Suisse et à l'étranger montrent que la *signalisation par zones* n'est efficace que sur les routes d'intérêt local présentant des caractéristiques similaires et non sur les routes affectées à la circulation générale qui, elles, ont une autre fonction et sont aménagées différemment. L'instauration des zones limitées à 30 km/h est fortement encouragée en Allemagne et dans les Pays-Bas sur l'ensemble du réseau routier urbain, à l'exception toutefois des routes principales. A cet égard, il convient de rappeler qu'aucun pays européen n'a prévu ou ne prévoit d'introduire la limitation de vitesse à 30 km/h de manière généralisée dans toutes les localités.

Bien qu'elle envisage des dérogations pour les routes principales bien aménagées, les conditions sont tellement restrictives que *ces dernières seraient considérées comme des routes d'intérêt local*. De plus, l'introduction généralisée de la limitation de vitesse à 30 km/h peut inciter certains conducteurs à emprunter de plus en plus souvent des routes de quartiers comme raccourcis.

...ni des problèmes d'adéquation

Comme le prouvent les expériences faites dans ce domaine, à elle seule la signalisation ne permet pas de ralentir suffisamment le trafic sur les routes secondaires d'intérêt local et encore moins sur les routes principales. Quant aux contrôles de police, ils ne permettent guère d'améliorer la situation. A Graz, on a essayé de limiter la vitesse à 30 km/h sans mesures de construction sur l'ensemble du réseau, à l'exception des routes principales. On a constaté que la vitesse moyenne était à peine descendue à 45 km/h (contre 47 km/h précédemment). Il importe que le degré d'aménagement de la route et la limitation de vitesse concordent pour que les conducteurs l'observent.

Pour faire respecter une limitation générale de vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités, il importe de prévoir, à grande échelle, des mesures coûteuses tant sous forme d'aménagements routiers lourds que sous forme de mesures techniques de modération du trafic. L'initiative ne les mentionne pas et ne règle pas la question de leur financement par les cantons et les communes. L'objectif visé, à savoir le renforcement de la sécurité routière, l'amélioration de la qualité de vie des riverains et la réduction des atteintes à l'environnement ne peut être atteint qu'au moyen de mesures d'accompagnement.

Une sécurité illusoire

Sans ces mesures d'accompagnement, la vitesse maximale de 30 km/h risque de rester lettre morte. La différence entre la limitation de vitesse imposée et la vitesse effective est dangereuse dans la mesure où elle donne un faux sentiment de sécurité aux usagers les plus faibles, notamment aux piétons. Dans ces conditions, il est même probable que le risque d'accident augmente.

3. Des coûts élevés et une marge de manœuvre réduite pour les cantons et les communes

Coûts insupportables pour les cantons et les communes

Aujourd'hui déjà, l'instauration de zones limitées à 30 km/h est souvent vouée à l'échec pour des questions de coûts. Une solution pourrait être trouvée dans le cadre de la nouvelle péréquation financière. Pour le moment, il existe environ 700 zones limitées à 30 km/h dans toute la Suisse. L'introduction systématique de la limitation de vitesse à 30 km/h dans les localités impliquerait, selon la Confédération, des coûts de l'ordre de 2 milliards de francs pour les mesures d'accompagnement. Les cantons et les communes ne sont pas en mesure de financer ces infrastructures, d'autant que l'initiative exige que cette réglementation entre en vigueur dans l'année qui suit son acceptation.

Marge de manœuvre réduite pour les cantons et les communes

L'acceptation de l'initiative ne donnerait plus aux autorités cantonales et communales la possibilité de fixer la vitesse maximale de 30 km/h dans certaines zones; elle serait inscrite dans la Constitution. Néanmoins, ils restent responsables de sa mise en œuvre et de son application. Le délai restreint les empêchera cependant de fixer les priorités en vue de réduire le profil de certaines routes ou de les réaménager. Ainsi, la population ne participera plus de manière active à la préparation des mesures d'accompagnement. Il sera difficile de trouver les solutions optimales qui sont parfaitement adaptées aux conditions locales. Dans ces conditions, l'efficacité de la limitation de vitesse à 30 km/h autant que son acceptation sont remises en question.

Incidences négatives sur les transports publics

Les transports publics se concentrent sur les routes affectées à la circulation générale. Sur ces routes, les mesures de réaménagement indispensables pour introduire une limitation de vitesse à 30 km/h risquent d'entraver la fluidité du trafic. Les *longs bus articulés* ne peuvent plus circuler aussi facilement et il faut envisager de les remplacer par des véhicules plus petits. De telles mesures ne contribuent pas à rendre les transports publics plus attrayants, ce qui se répercute ensuite négativement sur la sécurité routière et l'environnement.

4. Une meilleure solution

Stratégie globale destinée à renforcer la sécurité routière

Le Conseil fédéral vise le même objectif que les auteurs de l'initiative. Lui aussi considère que le renforcement de la sécurité routière constitue une priorité. Malgré l'augmentation en flèche du parc automobile, le nombre des blessés a diminué d'un quart depuis 1970 et celui des décès de deux tiers. Mais l'on ne saurait se satisfaire de ces résultats, car chaque victime de la route est une victime de trop. Conformément au modèle „Vision zéro“, d'autres mesures visant à renforcer la sécurité routière sont en préparation.

Ainsi, la *loi sur la circulation routière* est actuellement en cours de révision. Les mesures déterminantes du point de vue de la sécurité sont les suivantes: la formation en deux phases, le permis de conduire à l'essai et l'abaissement du taux limite d'alcoolémie à 0,5 pour mille. En outre, la Confédération prépare un *projet d'envergure* destiné à montrer comment la sécurité routière devrait et pourrait être renforcée dans les années à venir.

Promotion des zones à vitesse limitée

Une autre mesure concrète consiste à instaurer, de manière ciblée, des *zones bien conçues à vitesse limitée*. C'est un bon moyen d'accroître la sécurité routière. Pour cette raison, la Confédération souhaite promouvoir et étendre ces zones. Avec la nouvelle péréquation financière, les cantons devraient pouvoir trouver de nouvelles sources de financement. Ils devraient être en mesure d'utiliser les redevances routières générales pour réaménager l'espace public réservé à la circulation. Moyennant les mesures d'aménagement adéquates, cela facilitera notablement l'instauration de zones limitées à 30 km/h.

Sur le plan technique, les cantons et les communes doivent avoir une plus grande marge de manœuvre en ce qui concerne l'instauration de zones à vitesse limitée. Dès lors, les exigences posées aux mesures d'accompagnement doivent être réduites au minimum. La taille des zones n'est plus imposée et toutes les catégories de routes, à l'exception des routes principales peuvent être prises en compte. En outre, la réalisation des objectifs visés devrait pouvoir être contrôlée a posteriori.

Zones de rencontres

Par ailleurs, des essais pilotes menés à Berthoud et St-Blaise ont montré que des espaces de circulation communs réservés tant aux piétons qu'aux voitures gagneraient à être multipliés. Des zones limitées à 20 km/h et dans lesquelles les piétons bénéficient de la priorité doivent pouvoir être instaurées même dans des quartiers à vocation essentiellement commerciale ou artisanale. Les nouvelles *zones de rencontres* qui viennent d'être proposées ne doivent donc plus se limiter aux quartiers d'habitation. La révision correspondante de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) est mise en consultation.

Informations complémentaires sur : <http://www.uvek.admin.ch/abstimm/f/index.htm>