



La vitesse en localité doit respecter la hiérarchie et les fonctionnalités du réseau routier

Berne, le 11 janvier 2022. Le TCS s'exprime en faveur d'un régime différencié de vitesse en localité. Si les routes d'intérêt local peuvent adopter une limitation à 30 km/h, voire à 20 km/h dans les zones de rencontre, les routes affectées à la circulation générale doivent rester à 50 km/h. Il est en effet primordial de respecter la hiérarchie du réseau routier et d'assurer sa fonctionnalité au niveau suisse. Cette distinction est par ailleurs plébiscitée par les trois quarts de la population suisse selon un sondage de l'institut Link. Le Service d'information pour les transports publics (LITRA), la Fédération Suisse des Sapeurs-Pompiers (FSSP) et l'Union Suisses des Arts et Métiers (USAM) s'opposent également à la généralisation du 30 km/h en localité.

En 2001, le peuple suisse s'est clairement exprimé contre la généralisation du 30 km/h en localité (79,7% contre, aucun canton favorable). Un sondage récent montre que cet avis n'a pas changé et que 84% de la population sont attachés au régime de vitesse actuellement en vigueur dans les localités. Une volonté claire qui va à l'encontre des initiatives isolées de certaines villes et localités pour généraliser le 30 km/h.

Si la limitation à 30 km/h peut être pertinente dans les quartiers résidentiels comme sur le réseau routier d'intérêt local, il est impératif de veiller au respect de la hiérarchie du réseau routier rappelle **Peter Goetschi, Président central du TCS**. « Chaque type de route a une fonction bien précise qui doit être respectée afin que la fonctionnalité du réseau soit garantie dans son ensemble. » Ainsi, les routes affectées à la circulation générale en milieu urbain (routes principales, routes de liaison) doivent, sauf exception, garder une limitation à 50 km/h, avec la possibilité pour les autorités de pouvoir limiter la vitesse à 30 km/h ou créer des zones 30 sur les routes collectrices, les routes de desserte et les routes de quartier, voire introduire le 20 km/h dans les zones de rencontre.

Cette approche différenciée concernant les régimes de vitesse en localité permettra de maintenir la fonctionnalité du réseau dans son ensemble. Elle est garante d'une bonne cohabitation entre les différents modes de transport (privé et public) et permettra à chacun d'entre eux de rester attractifs. Il en va de même pour les vélos électriques rapides (45 km/h), qui seraient fortement préjudicés par une limitation générale à 30 km/h, et les quartiers d'habitation qui n'auront pas à subir le report inévitable du trafic en cas d'abaissement de la limite de vitesse sur les axes principaux.

Le développement hétérogène actuel du 30 km/h en localité va à l'encontre d'un développement harmonieux des transports publics. Pour **Martin Candinas, le Président de la LITRA**, « une généralisation du 30 km/h sur les axes principaux des villes et des agglomérations aura un effet néfaste sur l'utilisation des transports publics. Les trams et les bus perdront leur attractivité pour les usagers et cela aura pour conséquence un report modal sur d'autres modes de transport. »

Du point de vue de **Laurent Wehrli, le Président de la FSSP**, une généralisation du 30 km/h dans les villes portera atteinte à l'efficacité des services d'urgence (feux bleus). « Dans notre métier, chaque minute compte pour sauver des vies, et une généralisation du 30 km/h en localité allongera inévitablement notre temps d'intervention, en particulier pour les sapeurs-pompiers volontaires ou les professionnels rappelés qui ne disposent pas des moyens prioritaires pour se rendre en caserne. Ceci au détriment des victimes qui comptent sur les services d'urgence. »

Ignorer la nécessité de préserver une limitation à 50 km/h sur les principaux axes de circulation contribue à détériorer les conditions d'approvisionnement des commerces locaux et pénalise les petites et moyennes entreprises en milieu urbain, affirme **Fabio Regazzi, le Président de l'USAM** : « Les citoyens oublient parfois que les produits et services qu'ils achètent au centre-ville sont acheminés en très grande majorité par la route et que le temps de livraison est un facteur déterminant dans la fixation du prix final. Une généralisation du 30 km/h en milieu urbain, associée à d'autres entraves comme la suppression massive des places de parking, ont pour conséquence de pousser les commerces à s'installer en dehors des centres urbains. »

Résultats du sondage : les deux tiers de la population ne veulent pas du 30 km/h généralisé

Afin de connaître la position des citoyens suisses sur la thématique de la vitesse en localité, le TCS a mandaté en décembre 2021 l'institut LINK pour mener un sondage représentatif auprès de la population suisse.

Les résultats sont clairs : près de 68% des Suissesses et Suisses s'opposent à une généralisation du 30 km/h en localité. Les résultats ne montrent pas de différence significative, qu'ils résident en ville (68%) ou à la campagne (71%). La solution alternative d'introduire cette limitation uniquement la nuit ne trouve pas non



plus de majorité puisqu'environ 55% de la population rejettent cette idée, tandis que 38% la soutiennent et 8% ne se prononcent pas. Dans ce cas également, aucune différence significative entre ville (environ 54% contre) et campagne (environ 57% contre) n'est perceptible.

Au contraire, la population plébiscite la solution différenciée proposée par le TCS: en effet, près de trois quarts de la population (73%) souhaitent que la limitation de vitesse à 30 km/h soit réservée aux routes d'intérêt local (quartiers d'habitation par exemple). Les milieux urbains et ruraux soutiennent cette affirmation à près de 73%.

Le sondage montre également les craintes de la population en termes de fluidité de trafic (environ 51%) alors que près de 25% pensent que l'inverse se passerait et 8% déclarent ne pas connaître l'impact du 30 km/h sur la fluidité du trafic. Un clivage ville-campagne ne se vérifie pas non plus dans ces réponses, puisque les résidents de régions urbaines et rurales estiment à environ 51% qu'une réduction de vitesse péjorerait la fluidité. Un résultat confirmé également par le fait que la population soutient à une écrasante majorité (84%) le système actuel qui prévoit une limitation générale à 50 km/h sur le réseau routier en localité et des exceptions à 30 km/h. Les villes (environ 84%) et les campagnes (environ 87%) font la même appréciation.

Le sondage montre également que les trois quarts des Suisses (environ 73%) souhaiteraient qu'une solution homogène soit adoptée en Suisse pour définir les limitations de vitesse en localité. Seul 23% pensent le contraire et 5% ne s'expriment pas. Toutes les régions linguistiques se retrouvent sur ce point : Alémaniques (72%), Romands (73%) et Tessinois (75%), sans qu'une réelle différence se matérialise entre les villes (72%) et les campagnes (73%).

Le sujet des vélos électriques fait presque l'unanimité, puisqu'environ 93% des sondés affirment que, si une limitation générale de vitesse en zone urbaine à 30 km/h était introduite, cette réglementation devrait s'appliquer également aux vélos électriques rapides (45 km/h).

En outre, seulement 6% environ des personnes ayant participé à l'étude considèrent que la réduction générale de la vitesse en zone urbaine à 30 km/h affectera positivement la réactivité et vitesse d'intervention des services de secours (police, pompiers, ambulance), alors qu'environ 70% pensent que cette mesure aura un impact négatif. C'est en Suisse romande que ce postulat trouve le plus d'écho, car près de 85% des Romands sont convaincus que le 30 km/h généralisé sera néfaste pour les services de secours, contre 65% des Alémaniques.

A la question de savoir s'il existe actuellement suffisamment de zones 30 dans les zones urbaines, 59% des répondants affirment qu'il n'y en a actuellement pas assez. Ce sont en particulier les femmes (64%), et les habitants de la campagne (66%) qui voudraient en voir davantage. Les moins convaincus sont les résidents en milieux urbains âgés de 30 à 44 ans (52%).

Informations concernant l'enquête

Les chiffres cités sont arrondis. Les données exactes et les détails de l'enquête sont disponibles sur demande.

L'enquête a été menée par l'institut LINK sur mandat du TCS entre le 1^{er} et le 7 décembre 2021. Pour ce faire, un échantillon de 1'163 résidents, âgés de 15 à 79 ans, représentatif de la population suisse, a participé à cette enquête. Afin de maximiser la validité des résultats, deux questions spécifiques (introduction générale de la vitesse 30, introduction de la vitesse 30 sur les routes secondaires et de quartier) ont été combinées et pondérées par un score de vérité.

Contacts :

Peter Goetschi, président central du TCS, 079 247 23 04
Martin Candinas, président de la LITRA, 078 841 66 86
Thomas Widmer, directeur a.i. de la FSSP, 031 958 81 23
Fabio Regazzi, président de l'USAM, 079 253 12 74