

Les fronts se tendent sur la limitation à 30 km/h

TRAFFIC Les zones 30 ont subi plusieurs désaveux dans les urnes cette année. Au niveau fédéral, le DETEC veut hiérarchiser le réseau routier, réduisant la marge de manœuvre des communes en la matière

LÉO TICHELLI

Ils étaient une dizaine sur une place Fédérale bien vide hier matin. L'Association transports et environnement (ATE) organisait une action symbolique contre la proposition du Conseil fédéral sur la mise en œuvre de la motion Schilliger. Ce texte entérine la hiérarchisation du réseau routier, rendant plus difficile la mise en place de zones 30 par les communes sur les axes principaux. Des militants qui paraissaient très seuls pour défendre une limitation de vitesse de plus en plus désavouée par l'opinion publique.

Cette année, l'instauration du 30 km/h est en perte de vitesse, un peu partout et à tous les niveaux. Fin mars, un policier faisait plier le canton de Genève en justice, à la suite de la volonté des autorités de changer la signalisation sur plusieurs centaines de tronçons. Trois associations, dont l'ATE, ont depuis déposé un recours contre cette annulation. Fin septembre, Lugano a rejeté dans les urnes un projet de modernisation et d'extension des zones 30. Dimanche dernier, le canton de Zurich disait oui à la *Möbilitäts-initiative*, mettant fin aux prérogatives municipales de Winterthour et de la ville la plus peuplée de Suisse. Il ne leur sera donc plus possible d'imposer des zones 30 sur des axes supra-communaux.

Volonté populaire

Pour finir, ce 5 décembre s'achève la consultation sur la motion «Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités». Les zones 30, un objet qui n'a définitivement plus le vent en poupe? Ce n'est pas l'avis de Matthieu Jotterand, vice-président de la section genevoise de l'ATE: «Ces différents textes entravent l'instauration facilitée de zones 30, mais le mouvement général va dans le sens d'une réduction de la vitesse sur les routes en ville. Il sera simplement plus long et plus coûteux de le faire, et le débat autour de l'abaissement de la vitesse risque de se judiciariser», regrette-t-il.

Un avis que ne partage pas Moreno Volpi, membre du comité de direction du TCS Suisse et municipal à Chavannes-des-Bois, qui voit dans cette motion la concrétisation d'une volonté populaire: «Ce régime différencié de vitesse est plébiscité par la population. Cette motion, expri-

mée par le parlement fédéral en 2023 et 2024, a très bien anticipé cette grogne contre le développement chaotique du 30 km/h dans les villes. Mais elle n'est pas nouvelle. Je rappelle qu'en 2001 déjà les Suisses disaient non à près de 80% à l'initiative populaire fédérale «Rues pour tous» de l'ATE sur ce même sujet.»

Ne parlez pas de chaos à Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal fribourgeois chargé de la mobilité, qui prend sa ville comme exemple de développement cohérent du 30 km/h. Il met en avant un important travail d'étude des vitesses des différents tronçons en amont de leur ralentissement. «Résultat: 70% des gens résidant en ville se disent satisfaits de ces limitations. Là où les fronts se tendent, c'est entre citadins et habitants des périphéries.» Pour le Fribourgeois, cette dichotomie ville/campagne est «assez égoïste. Ceux qui vivent à l'extérieur des centres veulent arriver vite au travail, mais ceux qui habitent dans un appartement au bord d'une route ont aussi le droit à une bonne qualité de vie.»

Des villes ont «exagéré»

Pascal Broulis, conseiller aux Etats vaudois, botte en touche: «Par essence, une ville est bruyante. Cette motion est simplement intelligente et pragmatique. Des zones 30, voire 20, oui, à certains endroits. Mais les villes souffrent. Les places de parking disparaissent, les commerces sont désertés, se déplacer devient de plus en plus difficile...»

Pour les questions de bruit, la motion Schilliger met en avant la pose de revêtements phono-absorbants. La panacée pour Moreno Volpi, qui rappelle que, selon une étude du bureau d'ingénieurs zurichois Grolimund, les résultats sont meilleurs en agissant sur le revêtement que sur la vitesse. Une problématique prise par le mauvais bout pour le vice-président de l'ATE: «C'est la solution la plus chère, qui va en plus transformer les villes en chantier», se désole-t-il. Et quid de la perte d'autonomie municipale? «Si les villes n'avaient pas exagéré sur ces zones 30, nous n'aurions pas besoin de cette motion. Le texte ne fait que rappeler que les limitations de vitesse sont une compétence fédérale», souligne Moreno Volpi.

Pierre-Olivier Nobs considère au contraire que l'autonomie communale est menacée: «Qui est mieux placé qu'un élu municipal pour savoir ce qu'il faut faire à ce sujet?» tempête-t-il. Le débat autour des limitations de vitesse ne va pas ralentir. ■