

# Un texte de l’UDC veut relever la vitesse à 130 km/h sur les autoroutes

**Sécurité routière** Andreas Glarner relance le débat sur les limites maximales. Une proposition qui inquiète à gauche et au centre.

**Delphine Gasche** Berne

Rouler à 120 km/h sur les autoroutes, c’est trop lent pour Andreas Glarner (UDC/AG). Le conseiller national a déposé mardi une initiative parlementaire pour relever la vitesse maximale à 130 km/h. Il demande aussi de pouvoir appuyer sur le champignon sur les routes principales. Au lieu des 80 km/h, il faudrait pouvoir pousser jusqu’à 100 km/h.

Pour l’Argovien, les conditions qui ont entraîné l’abaissement des vitesses maximales ne sont plus remplies. «Ces limitations ont été instaurées en urgence le 1<sup>er</sup> janvier 1985 sous une prétendue menace existentielle pour les forêts», argumente-t-il dans son texte. Depuis, les voitures ont évolué. Elles polluent beaucoup moins. «Les émissions de gaz d’échappement toxiques sont désormais inférieures d’au moins 90% par kilomètre.»

Les routes et les véhicules sont également plus sûrs qu’à l’époque, pointe Andreas Glarner, rejetant les inquiétudes pour la sécurité routière. «Malgré un doublement du nombre de véhicules et une augmentation massive du volume de trafic par rapport aux années 80, on constate une diminution significative des accidents graves et des décès.»

## Risquer quinze décès supplémentaires

Sans surprise, la proposition fait hurler à gauche. «En lisant le texte de M. Glarner, j’ai été choquée par ses arguments fallacieux, se désole Delphine Klopfenstein Broggin (Les Verts/GE). C’est tout simplement de la désinformation! Si le parc de voitures est moins polluant, c’est parce qu’on s’est débarrassés de la plupart des véhicules à diesel. En parallèle, on construit des voitures plus grosses. Et toujours plus de véhicules circulent sur les routes. C’est l’une des raisons pour lesquelles le secteur des transports reste l’un des rares secteurs à ne pas avoir diminué ses émissions de CO<sub>2</sub>. Elles représentent 40% des émissions totales en Suisse.»

Quant à la question des accidents, la conseillère nationale renvoie aux différentes statistiques et études montrant que le nombre de blessés graves et de morts dans des accidents de la route a justement été diminué grâce à cet abaissement des limites.

S’appuyant sur plusieurs modèles scientifiques, le Bureau de prévention des accidents (BPA) a



Les autoroutes sont limitées à 120 km/h en Suisse. Un élu veut relever les vitesses maximales. Christian Merz



**«C’est tout simplement de la désinformation! Le secteur des transports reste l’un des rares à ne pas avoir diminué ses émissions de CO<sub>2</sub>.»**

**Delphine Klopfenstein Broggin**  
Conseillère nationale  
(Les Verts/GE)

calculé qu’une augmentation de 10 km/h sur les autoroutes – soit un passage de 120 à 130 km/h – engendrerait quinze morts et une centaine de blessés graves supplémentaires chaque année. En cause: une vitesse de réaction limitée des conducteurs alors que la vitesse de freinage augmente. Le BPA pointe encore que les différences de vitesse entre les types de véhicules – par exemple entre les voitures de tourisme et les camions – seraient renforcées, ce qui serait préjudiciable à la sécurité routière.

Pour Delphine Klopfenstein Broggin, la proposition d’Andreas Glarner s’inscrit dans une tendance plus générale au démantèlement des structures mises en place au nom de la sécurité et de la santé publique. «La majorité de droite du parlement est complètement décomplexée. On le voit aussi avec ses attaques contre les zones 30 ou plus récemment contre les vélos-cargos. Le Conseil des États vient de contraindre leurs utilisateurs à passer un permis.»

Augmenter les vitesses maximales, l’idée n’est pas nouvelle. Erich Hess (UDC/BE) a déjà tenté en 2018, puis en 2020, de la faire passer. Les deux fois, le texte a été classé. Roger Golay (MCG/GE) voulait, lui, un rapport sur la question en 2015. Pour expliquer son opposition, le Conseil fédéral avait souligné non seulement les effets néfastes pour la sécurité et l’environnement, mais aussi les obstacles techniques d’un relèvement à 130 km/h. Le réseau routier n’est plus conçu depuis 1985 que pour une vitesse maximale de 120 km/h. Le Conseil national l’a suivi.

Est-il possible que la proposition Glarner ait plus de chances? «En temps normal, je dirais non. Mais aujourd’hui, je ne suis plus sûre de rien», reconnaît Delphine Klopfenstein Broggin.

Un coup de sonde dans le camp bourgeois montre que les avis sont partagés. Marie-France Roth Pasquier (Le Centre/FR) rejette l’augmentation des vitesses maximales. Pour des raisons sécuritaires, mais aussi pour une question de fluidité du trafic.

L’Office fédéral des routes a d’ailleurs récemment communiqué à ce sujet. Il soulève, se basant sur des recherches internationales, qu’un tronçon d’autoroute atteint son rendement maximal lorsque la vitesse est comprise entre 70 et 80 km/h.

Charles Juillard (Le Centre/JU) dit encore réserver son appréciation. «Sur ce genre de question, il faut se plonger dans les rapports et les avis techniques pour voir s’il y a un avantage ou non à augmenter les vitesses.»

## Le PLR ouvert

L’ouverture la plus grande, on la trouve du côté du PLR. Damien Cottier (PLR/NE) rejette certes une limitation à 100 km/h pour les routes hors agglomération. «Ce serait exagéré. Mais je ne suis pas absolument opposé à une augmentation à 130 km/h sur les autoroutes.»

Pour le chef du groupe parlementaire, il est important d’avoir une vision un peu moins dogmatique sur la question et de sortir du «tout ralentir» ou du «tout accélérer». «Quand il y a beau-

coup de trafic, on sait qu’il faut ralentir. Quand les routes sont vides et que les conditions météorologiques le permettent, on peut parfois rouler un peu plus vite sans danger.»

Damien Cottier reconnaît que ce ne serait pas possible partout. «La Suisse est un pays montagneux avec beaucoup de routes sinueuses. Mais sur les tronçons droits et larges, ça pourrait être envisagé. On le voit à l’étranger. En France, on peut rouler à 130 km/h par beau temps et à 110 km/h quand il pleut. Pourquoi ne le pourrions-nous pas aussi?»

La comparaison avec les pays voisins n’est pas du goût de Delphine Klopfenstein Broggin. «On n’est pas obligés de reprendre leurs mauvaises idées.» En outre, aussi bien la France, qui limite ses autoroutes à 130 km/h, et l’Allemagne, qui n’a pas de vitesses maximales sur certains tronçons, affichent un nombre plus élevé de morts par million de kilomètres parcourus que la Suisse, selon le rapport annuel sur la sécurité routière du Forum international des transports.