

Modifications des ordonnances fédérales en matière de limitation : quels effets sur le projet communal des zones 30 km/h

Le 3 septembre, le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication (DETEC) a ouvert la période de consultation sur des propositions de modifications de trois ordonnances fédérales, afin de "mettre en œuvre la motion Schilliger, qui vise à maintenir la limitation de vitesse à 50 km/h sur les axes routiers principaux"¹. La limitation de vitesse étant de compétence fédérale, toute demande de baisse de limite suit en effet un régime dit dérogatoire. Ainsi, l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) prévoit une limitation de 50km/h dans les localités et les demandes de celles-ci pour une limite de vitesse inférieure sur un tronçon d'une route principale ou secondaire sont examinées par une commission. Les communes ont le droit de demander une baisse de vitesse pour les raisons suivantes : éviter ou atténuer des dangers, réduire des atteintes excessives à l'environnement, protéger la santé et l'environnement, ou améliorer la fluidité du trafic².

Les modifications mises en consultation jusqu'au 5 décembre¹ visent :

- au maintien de la hiérarchie des routes (routes affectées à la circulation générale contre routes d'intérêt local), qui devra être étayée par une expertise. Dans les faits, les communes devront prouver que la baisse de limites n'amène pas à un report de trafic, notamment sur le réseau secondaire. A noter qu'en général un tel report n'est pas observé³.
- à ce que l'instauration du régime de priorité de droite et l'interdiction de passage piéton ne s'appliquent plus aux routes affectées à la circulation générale si la limite de vitesse de celles-ci est limitée à 30km/h.
- à ce que les problématiques de bruit excessif du trafic routier soient avant tout résolues par la pose obligatoire et à la charge des communes de revêtement phono absorbant, pour les rénovations ou les nouvelles routes. Ainsi, les réductions de vitesses deviennent subsidiaires.

Les divers avantages sur la santé et sur l'environnement des baisses de vitesses sont clairement établis. Une très récente publication⁴ montre ainsi que l'introduction de tronçons à 30 km/h permettait de diminuer les décès de 40%. En cas de choc, le risque pour un·e piéton·ne d'être tué·e est six fois plus élevé à 50km/h qu'à 30km/h³. La même étude a aussi mis en évidence que des baisses de vitesse ont pour résultat une augmentation de la mobilité douce et active dans les secteurs concernés, et une baisse de la pollution (en termes de CO₂ et de particules fines).

Baisser la vitesse permet également de diminuer le bruit routier, dont les coûts externes annuels se montent à près de 3 milliards de francs⁵. Opposer pose de revêtement phonoabsorbant et baisse de vitesse dans la lutte est contre-productif, car leurs impacts sont cumulatifs. De plus,

même si la première mesure a un impact immédiat plus grand⁶, elle est largement plus onéreuse et son effet s'estompe avec le temps⁷.

A Crissier, une consultation de la population par un sondage lancé fin 2022 avait montré un clair soutien de la population aux trois zones 30 km/h proposées par la Municipalité. Force est de reconnaître que leur réalisation se fait cependant toujours attendre, même si des promesses pour cette fin d'année ont été avancées, et, par suite de ce délai de bientôt 3 ans, ces zones risquent bien de se retrouver impactées par les changements réglementaires fédéraux

Dans le présent contexte, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes :

- La Municipalité pourrait-elle nous informer sur l'avancement de la réalisation des trois zones 30 km/h prévues ?
- La Municipalité estime-t-elle que les propositions de modifications des ordonnances fédérales impactent son projet ?
- La Municipalité a-t-elle estimé les frais supplémentaires occasionnés par la pose obligatoire de revêtement phono absorbant lors de rénovation ou de construction de routes « affectée à la circulation générale » ?
- La Municipalité a-t-elle l'intention d'interpeller l'UCV afin de relayer ses éventuelles préoccupations en matière de restriction à l'autonomie communale auprès de l'Association des Communes Suisses et/ou de l'Union des Villes suisses ?

Pour le RESOC, Emmanuel Mayer

¹Dossier complet ici: <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/services/execution-droit-circulation-routiere/moderation-du-traffic/consultation-consolider-hierarchie-reseau-routier.html>

²Ordonnance sur la signalisation routière (OSR; art. 108, al. 1 et al. 2)

³https://www.bfu.ch/media/vq2m1gfg/2023-11-09_tempo_30_fakten_fr_fin.pdf; l'étude citée concernant le report de trafic a été publiée en 2019 par l'OFROU

⁴<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243752400152X>

⁵<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/effets-du-bruit.html>

⁶<https://www.gundp.ch/en/blog/strong-noise-reduction-through-the-combination-of-low-noise-pavements-and-speed-reductions>

⁷<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8398898/>