



Zoom sur le 30 km/h

Améliorer la sécurité routière grâce au 30 km/h

Moins d'accidents graves

Le 30 km/h recèle un énorme potentiel en matière de sécurité routière. En Suisse, près de 60 % des accidents graves surviennent en localité. Chaque année, rien que sur les tronçons limités à 50 km/h, 1900 usager·ères de la route subissent des blessures graves et 80 autres perdent la vie. Au moins un tiers de ces accidents graves pourraient être évités grâce à l'introduction du 30 km/h.

La vitesse comme facteur de risque

La vitesse est un facteur déterminant dans les accidents graves. Lorsqu'elle augmente, le risque d'accidents et leur gravité croissent de manière exponentielle. Ainsi, la probabilité qu'un·e piéton·ne décède à la suite d'une collision avec un véhicule circulant à 50 km/h est six fois plus élevée que si le véhicule circulait à 30 km/h. Le 30 km/h laisse plus de temps aux usager·ères pour appréhender les situations de trafic et réagir suffisamment tôt. Par ailleurs, une vitesse réduite raccourcit la distance d'arrêt.

Le BPA appelle à un changement de paradigme dans la planification de la mobilité

Le potentiel de prévention du 30 km/h n'est de loin pas complètement exploité. Pour le BPA, un changement de paradigme dans la planification de la mobilité est nécessaire: le 30 km/h doit être la règle

partout où la sécurité routière l'exige, y compris sur certains tronçons des routes affectées à la circulation générale lorsqu'ils sont densément bâtis des deux côtés et fréquentés par de nombreux cyclistes et piéton·nes. Indépendamment de la vitesse qui y est signalée, ces tronçons doivent rester prioritaires aux intersections. Afin de faciliter la mise en œuvre du 30 km/h, le BPA a élaboré le modèle 30/50.

Pas de 30 km/h généralisé, mais 30 km/h là où cela est nécessaire

Avec le modèle 30/50, le BPA ne demande pas la généralisation du 30 km/h, mais son application sur les axes où le trafic cycliste et piétonnier est important. Lors de la planification de cette mesure, il faut veiller à ce que les routes affectées à la circulation générale restent prioritaires aux intersections, afin de garantir l'écoulement du trafic et d'éviter des reports de trafic. La limite de 50 km/h doit rester en vigueur sur les tronçons des routes affectées à la circulation générale bâtis d'un seul côté, dans les zones industrielles et sur les axes de transit avec plusieurs voies de circulation par sens. Les routes non affectées à la circulation générale, en particulier dans les quartiers d'habitation, devraient quant à elles être aménagées en zones 30 sur l'ensemble du territoire communal.

Des craintes sans fondement

La mise en œuvre du 30 km/h coûte cher.

Les avantages financiers du 30 km/h sont supérieurs aux coûts engendrés.

Il n'est pas toujours nécessaire de réaliser des mesures constructives importantes pour mettre en œuvre le 30 km/h. Des expériences en Suisse et à l'étranger le montrent: la vitesse peut également être abaissée sur les routes affectées à la circulation générale au moyen de mesures de signalisation et de marquage. Mais même avec des mesures constructives plus coûteuses, le 30 km/h est avantageux pour la société. Avec une augmentation de la part du réseau routier limitée à 30 km/h, les coûts économisés grâce aux accidents évités (dégâts matériels, traitements médicaux, arrêts de travail) représentent près d'un demi-milliard de francs par an.

Le 30 km/h fait perdre du temps et crée des bouchons.

Le 30 km/h a un effet positif sur la fluidité du trafic. Aux heures de pointe, la perte de temps est faible, voire inexistante.

La réduction de vitesse de 50 à 30 km/h induit mathématiquement un allongement du temps de trajet de 4,8 secondes par 100 m. Dans la pratique, il a été démontré que le temps de parcours hors des heures de pointe ne s'allonge que de 2 à 3 secondes. Durant les heures de pointe, le 30 km/h n'a quasiment aucun effet sur le temps de trajet. La capacité d'un axe routier n'est pas non plus diminuée par le passage à 30 km/h. La capacité maximale d'un axe routier en localité est atteinte avec une vitesse de 30-35 km/h. Ainsi, le 30 km/h peut même être favorable à l'écoulement du trafic.

Le 30 km/h induit des reports de trafic et brise la hiérarchie du réseau.

Les routes affectées à la circulation générale restent prioritaires malgré le 30 km/h, préservant la hiérarchie du réseau.

Si le 30 km/h est introduit sur une route affectée à la circulation générale pour des raisons de sécurité routière, cette route doit toujours bénéficier de la priorité aux intersections. Ainsi, la hiérarchie du réseau est préservée. L'introduction du 30 km/h n'induit en règle générale aucun report de trafic significatif, comme une étude de l'Office fédéral des routes (OFROU) l'a démontré. Les reports de trafic sont induits par d'autres facteurs: surcharge de trafic, nombre de carrefours et de feux de circulation.

Le 30 km/h n'est pas accepté par la société.

Les sondages montrent qu'une majorité de la population est favorable à une gestion différenciée des limitations de vitesse en localité.

Des idées reçues erronées sont largement diffusées dans la population au sujet du 30 km/h. Selon un sondage représentatif réalisé par le BPA en 2023, une majorité des sondé-es pense à tort que le 30 km/h induit des bouchons, des reports de trafic et des temps de trajet allongés. Malgré cela, 42 % des sondé-es sont favorables au 30 km/h sur les routes affectées à la circulation générale lorsque la sécurité routière l'exige. Un autre sondage récent du TCS montre par ailleurs qu'une majorité de la population est opposée à une limitation générale à 30 km/h en localité, mais qu'en même temps, une majorité des sondé-es souhaite plus de zones 30 dans les villes. Le modèle 30/50 du BPA répond précisément à ces attentes. Il est primordial d'accompagner l'introduction du 30 km/h de mesures de communication adaptées.

Le 30 km/h a un effet négatif sur les transports publics.

Le 30 km/h rend les rues plus attrayantes, ce qui bénéficie également aux usager-ères des transports publics.

L'introduction du 30 km/h sur les routes affectées à la circulation générale influence certes les temps de parcours des transports publics, mais ces effets sont faibles et à peine perceptibles pour les usager-ères. Des mesures ciblées permettent de limiter au maximum ces effets, par exemple en donnant la priorité aux transports publics aux feux de signalisation. En outre, les transports publics profitent également du 30 km/h, car le trafic est plus fluide et la sécurité routière augmente. Il est important que les routes affectées à la circulation générale restent prioritaires, ce dont tient compte le modèle 30/50 du BPA. En outre, les transports publics doivent être pris en compte dès la phase de planification des zones 30.

Le 30 km/h ralentit les véhicules d'urgence.

Lors de courses urgentes, les véhicules d'urgence peuvent circuler au-dessus de la limite de vitesse signalée.

Le 30 km/h n'influence que peu les véhicules d'urgence. Lors de «courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques», la loi sur la circulation routière (LCR) permet aux véhicules d'urgence d'enfreindre les règles de la circulation. Parmi ces règles figure également le dépassement de la limite de vitesse autorisée. Lors du constat d'un excès de vitesse dans de telles circonstances, seule la différence entre la vitesse mesurée et la vitesse qui aurait été appropriée pour l'intervention est prise en considération, et non pas la vitesse maximale signalée (art. 100, al. 5, LCR). Il est en revanche important de renoncer à des mesures de modération du trafic sur les axes principaux d'engagement des véhicules d'urgence.

Bibliographie complémentaire

