

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC
3003 Bern

Envoyé par mail à: svg@astra.admin.ch

Choulex, le 2 décembre

Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger «Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités»

Monsieur le Conseiller fédéral Rösti,
Mesdames, Messieurs,

Merci de donner l'occasion de prendre position sur la consultation susmentionnée. En tant que collectif citoyen nous nous sentons particulièrement concerné par la question.

Les modifications proposées à l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), à l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre ainsi qu'à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) visent à mettre en œuvre la motion 21.4516 Schilliger adoptée par le Parlement.

Les nouvelles dispositions obligeraient les communes et les cantons à privilégier la pose de revêtements routiers phonoabsorbants sur les routes principales à l'intérieur des localités, avant de pouvoir mettre en place d'autres mesures de protection contre le bruit. Cette obligation constituerait une atteinte à l'autonomie communale garantie par la Constitution. Elle est injustifiée et va à l'encontre du principe pratiqué et éprouvé de subsidiarité en Suisse. L'expérience et les études le démontrent¹: les communes et les cantons agissent de manière responsable et dans l'intérêt de la population lorsqu'ils instaurent une réduction de la vitesse sur les routes principales.

Nous nous opposons à la modification des ordonnances proposée, pour les raisons suivantes:

- Notre collectif citoyen est particulièrement préoccupé par les impacts négatifs de cette proposition sur la sécurité routière et la qualité de vie de notre village. Comparée aux revêtements phonoabsorbants, la limitation à 30 km/h améliore fortement la sécurité, la fluidité du trafic et la qualité de vie. Les nouvelles dispositions contraindraient les communes et les cantons à privilégier les revêtements phonoabsorbants, alors que la limitation de vitesse à 30 km/h présente un avantage global plus important sur le plan social et économique.
- Notre village est un village-rue traversé quotidiennement par des centaines (voire des milliers) de pendulaires se rendant en ville de Genève le matin et le soir chez eux. Le 30km/h récemment instauré permet non seulement d'améliorer la sécurité routière, mais aussi de réduire fortement les nuisances sonores liées à ce trafic journalier, en addition du revêtement phonoabsorbant déjà posé.

1 Se référer au projet de recherche de la SVI commandé par l'OFROU, « Limitations à 30 km/h sur les routes principales – limites et réalisation » (Octobre 2019)

- Notre collectif s'évertue depuis plusieurs années à mettre en place des solutions pour que les écoliers et écolières puissent se rendre de manière autonome et en sécurité à l'école : sondage auprès des parents, organisation annuelle de la Journée à pied à l'école, demande de patrouilleur-es, demande d'amélioration des aménagements, etc. Nos démarches portent petit à petit leur fruit et de plus en plus d'enfants se rendent à l'école à pied, ce qui contribue à diminuer le nombre de véhicules sur les routes et améliore le bien être des enfants. Une augmentation de la vitesse au coeur du village aurait l'effet inverse : un retour au 50km/h inquiéterait suffisamment les parents pour les inciter à reprendre leur véhicule pour déposer leurs enfants.
- Actuellement, 60% des accidents graves en Suisse surviennent à l'intérieur des localités. Les restrictions concernant l'introduction de réductions de vitesse toucheraient particulièrement les usagers et usagers vulnérables (piétonnes et piétons, cyclistes, enfants et personnes âgées). En 2024, 1 226 enfants ont été légèrement ou grièvement blessés, ou tués. Les études du BPA montrent qu'une réduction de la vitesse aurait permis d'éviter une partie importante de ces accidents.
- Ces cinq dernières années, le nombre de personnes tuées sur les routes suisses a grimpé de 34%. Aucun autre pays européen n'a connu une évolution aussi défavorable durant cette période. Jusqu'ici, la Suisse n'est pas parvenue à inverser la tendance et à enrayer la hausse des accidents mortels. C'est pourquoi le BPA insiste sur la nécessité de mettre en place une politique de sécurité routière cohérente et d'obtenir un engagement commun de tous les acteurs du domaine.
- L'Office fédéral des routes (OFROU) s'est fixé pour objectif de réduire le nombre annuel de décès sur les routes suisses à moins de 100, dont moins de 25 pour la mobilité douce (piétonnes, piétons et cyclistes). La dépriorisation de la limitation de vitesse à 30 km/h va à l'encontre de cet objectif.

Pour les raisons exposées ci-dessus, nous nous opposons aux modifications proposées.

Merci par avance de bien vouloir prendre en considération cette prise de position.

Cordialement,



Christine Jeanneret,
Secrétaire SeymazVie

Annexe : Questionnaire



Qui sommes nous ?

*SeymazVie est un collectif citoyen constitué sous forme d'**association à but non lucratif reconnue d'utilité publique**. Notre association est composée de 28 membres (individuels ou familles) et d'une cinquantaine de sympathisant-es actif-ves lors de nos événements.*

Plus d'infos sur nos activités : <https://seymazvie.ch/actus/>

Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger «Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités»

Questionnaire (également en annexe de ce courrier en pdf et doc)

- 1) Estimez-vous que les propositions de révision présentées permettent de mettre en œuvre de manière adéquate les demandes formulées dans la motion 21.4516 Schilliger ? **NON**
- 2) Approuvez-vous la règle prévoyant que le maintien de la hiérarchie du réseau routier doit être garanti en cas de réduction de la vitesse sur des routes affectées à la circulation générale (art. 108, al. 1, P-OSR) ? **OUI**
- 3) Acceptez-vous qu'il faille examiner, dans le cadre de l'expertise, si une éventuelle affectation à la circulation générale (art. 1, al. 9) est maintenue en cas de dérogation à une limitation générale de vitesse (art. 108, al. 4, P-OSR) ? **NON**
- 4) Acceptez-vous que sur les routes affectées à la circulation générale, il ne soit permis d'abaisser la limitation générale de vitesse pour des motifs de protection de l'environnement que si l'atteinte excessive à l'environnement (bruit, polluants) ne peut être évitée autrement (art. 108, al. 2, let. d, P-OSR) ? **NON**
- 5) Acceptez-vous qu'il soit précisé que l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'applique pas sur les routes affectées à la circulation générale, même si des tronçons de ces dernières sont intégrés dans une zone 30 (art. 1a P-O-DETEC) ? **OUI**
- 6) Approuvez-vous l'obligation de poser un revêtement routier phonoabsorbant adapté en cas de construction de routes affectées à la circulation générale en localité ou de remplacement du revêtement routier sur de telles routes (art. 8a P-OPB) ? **NON**
- 7) Acceptez-vous que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommande des revêtements routiers phonoabsorbants adaptés (art. 8a P-OPB) ? **OUI**