



Médecins en faveur de l'Environnement (MfE), communiqué de presse

Bâle, le 17 décembre 2020

Une correction est de rigueur: procédure de consultation sur la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière LCR

En agglomération: 30 doit être le nouveau 50

Certes, la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) parle beaucoup de sécurité. Mais elle ignore l'énorme gain de sécurité possible dans le trafic routier: la vitesse à 30 systématique en agglomération. Les Médecins en faveur de l'Environnement (MfE) exigent son introduction sur le modèle des Pays-Bas où s'applique: «30 is het nieuwe 50» (30 est le nouveau 50). De plus, aucun privilège ne doit s'appliquer aux camions dotés de moteur alternatif et ce, aux dépens de la sécurité routière, la protection contre le bruit et la qualité de l'air. Il faut des restrictions pour les véhicules munis d'un moteur thermique.

Le rapport explicatif sur la révision partielle de la LCR débute ainsi: «Ceux qui se déplacent dans le trafic routier doivent arriver au but en toute sécurité et en préservant les ressources.» Ensuite, il traite surtout de la sécurité des camions munis de moteur alternatif et d'une obligation du port du casque contre-productive pour les vélos électriques lents. Mais pas d'évocation de la vitesse à 30 comme étant la mesure de sécurité la plus efficace.

Inverser la charge de la preuve

Pourtant avec la vitesse à 30 limite générale, le gain en matière de sécurité est prouvé, urgent et économique: plus de 60% des blessés graves de la route – presque 2000 personnes en 2019 – ont été victimes d'un accident en agglomération sur des tronçons à 50. 80 sont décédées.

La vitesse à 30 ne réduit pas seulement le nombre d'accidents grâce à une distance de freinage plus courte, mais encore baisse massivement la gravité de ces derniers. Une introduction généralisée en agglomération éliminerait plus de la moitié des accidents graves de la route.

Jusqu'ici, c'est seulement sur les routes de quartier que la vitesse à 30 km/h est, à un certain degré, facilement réalisable (zones de vitesse à 30). En revanche, la vitesse à 30 est complexe à justifier pour les routes à grand trafic. Les MfE exigent un renversement de la charge de la preuve: la vitesse à 30 doit s'appliquer systématiquement, les exceptions doivent être justifiées sans réduire la sécurité des piétons et des cyclistes.

La vitesse à 30 est judicieuse et économique

Il n'y a aucun argument pertinent contre la vitesse à 30. Ce régime de vitesse ne présente que des avantages. Le bruit nocif pour la santé diminue nettement et même le flux de la circulation s'améliore. Le tribunal fédéral confirme aussi cela dans plusieurs de ses décisions. En somme, la vitesse à 30 reconquiert l'espace public pour les usagers de la voie publique les plus vulnérables. Jusqu'ici, les vitesses élevées et, donc, les risques d'accidents élevés, les refoulent. Des routes sûres permettent aux enfants et aux personnes âgées de se

déplacer à nouveau de manière plus autonome. Et plus d'exercice est bon pour la santé. Cela est aussi valable pour le vélo. C'est pourquoi les MfE recommandent certes le casque de vélo, mais refusent une obligation pour les vélos électriques lents. Pour protéger effectivement les cyclistes, ils exigent, en plus de la vitesse à 30 limite générale, une extension massive de l'infrastructure réservée aux vélos.

Pas de privilège au détriment de la sécurité et la santé

Le projet LCR propose d'autoriser des surlongueurs et plus de poids aux camions munis de moteurs alternatifs (c. -à-d. sans moteur thermique). Ce faisant, les répercussions sur la sécurité routière des cyclistes et des piétons ne sont pas prouvées. En outre, plus de poids entraîne davantage de bruit et d'usure des pneus qui est un composant principal des fines poussières pénétrant dans les poumons. Les MfE refusent ces privilèges aux dépens de la santé et exigent beaucoup plus de restrictions pour les camions équipés de moteur thermique.

Informations de fond:

Freiner pour une protection rapide contre le bruit (Ecoscope 2018)

Contact:	Stephanie Fuchs, directrice adjointe MfE	076 584 11 77
	Dr. Martin Forter, directeur des MfE	061 691 55 83