

**RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES
INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Alexandre Berthoud et consorts -
Moratoire sur l'introduction de nouvelles zones 30 km/h**

1. PREAMBULE

Pour rappel, la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) a examiné cet objet lors de sa séance du jeudi 20 juin 2024. La minorité de la Commission est composée de M. Romain Pilloud, rapporteur soussigné et de Mmes Isabelle Freymond, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez et MM. Oscar Cherbuin, Alberto Mocchi, Yves Paccaud.

Ce rapport ne reprend pas les éléments généraux déjà mentionnés dans le rapport de majorité.

2. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE

Enjeux du fédéralisme et respect du droit supérieur

La minorité de la commission rappelle qu'à ce jour, le cadre légal fédéral n'a pas changé puisque le Conseil fédéral est chargé d'en proposer une modification dans un délai aujourd'hui non connu. Il n'est pas non plus dit qu'une modification substantielle serait mise en œuvre à l'avenir. En effet, lors des débats parlementaires sur la motion Schilliger, le Conseiller fédéral Albert Rösti avait oralement indiqué que « *la motion n'offre aucune valeur ajoutée. Sa mise en œuvre entraîne un surcroît de travail administratif mais ne change rien à la pratique.* ». Il s'agirait essentiellement de retranscrire ce que dit l'ordonnance sur les zones 30 (OZ30) dans la loi, qui considère déjà aujourd'hui que l'introduction de zones 30, notamment sur les routes dédiées à la circulation générale, relève de l'exception.

La minorité de la commission rappelle qu'en plus de la législation existante, le Tribunal fédéral a, dans plusieurs arrêts récents, exprimé le fait que la réduction de vitesse constituait la mesure la plus adaptée et proportionnée permettant de réduire le bruit et, ainsi, de protéger la santé de la population.

Pour le surplus, la minorité de la commission se joint à l'argumentaire développé par le Conseil d'Etat, qui considère qu'anticiper une loi dont on ne connaît pas les pourtours est impossible. Comme expliqué ci-après, la minorité rappelle également que le moratoire va beaucoup plus loin que la motion Schilliger et son effet soi-disant anticipé.

Un combat contre les communes vaudoises, leur autonomie et la volonté de leur population

La minorité de la commission regrette la posture idéologique du motionnaire tout comme celle de la majorité de la commission. Comme évoqué par la DGMR, depuis début 2023, 75 demandes de mise en zones 30 pour les routes non-affectées à la circulation générale ont été faites, par des communes en zone urbaine, en périphérie ou en campagne.

Le motionnaire, en proposant un moratoire, met en danger l'autonomie des communes et mettrait fin à un engouement qui dépasse de loin les clivages politiques. Celles-ci sont convaincues de l'impact que la mise en zone 30 a sur la sécurité routière, la lutte contre le bruit et l'amélioration de la qualité de vie dans les localités.

La minorité de la commission rappelle qu'aujourd'hui, l'effet des zones 30 a été longuement analysé non seulement en Suisse par le BPA, mais également par de nombreuses études internationales, dont la dernière en date a été publiée en mai 2024¹, dont le résumé dit : « *Les résultats obtenus dans 40 villes européennes (dont Paris, Londres, Bruxelles et Helsinki) ont montré que les limitations de vitesse à 30 km/h ont entraîné des réductions significatives : 37 % des accidents mortels de la route, 18 % des émissions, 25 dB de pollution sonore et 7 % de la consommation de carburant (en moyenne) avec de très faibles variations de la vitesse moyenne de circulation* » (traduit de l'anglais).

La minorité de la commission constate in fine que **le moratoire irait contre la volonté des communes vaudoises, très nombreuses à instaurer progressivement des zones 30**, souvent sur demande de sa population, mais aussi dans le but de respecter le droit fédéral toujours en vigueur, en particulier pour se conformer à l'ordonnance sur la protection contre le bruit.

Le motionnaire argumente également en faveur d'un moratoire en sous-entendant que les communes et/ou le Canton devraient engager des moyens conséquents pour défaire des zones 30 qui ne seraient plus légales après l'application de la motion Schilliger. Or, la minorité de la commission considère que c'est un moyen d'effrayer les communes que de sous-entendre, à tort, qu'elles devraient revenir en arrière alors qu'elles bénéficient, dans tous les cas, de la garantie d'un droit acquis. La minorité de la commission estime d'ailleurs que le Conseil d'Etat, au contraire du motionnaire, devrait rassurer les communes vaudoises en leur communiquant que :

1. Les zones 30 déjà instaurées seront préservées en vertu de la garantie des droits acquis
2. A ce stade, la motion Schilliger ne change rien à la pratique cantonale et communale en la matière

Le moratoire mélange tout et serait inapplicable

Les minoritaires rappellent qu'aujourd'hui, **le moratoire serait inapplicable et ce pour plusieurs raisons.**

Tout d'abord, il s'oppose de front au droit fédéral existant, comme évoqué par la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite. Le moratoire souhaite faire référence à la motion Schilliger qui évoque uniquement les routes à orientation trafic, et non pas l'ensemble du réseau routier. Pourtant, les conclusions du moratoire « Berthoud » visent à geler l'instauration de l'ensemble des zones 30, peu importe la hiérarchie du réseau routier. Le moratoire proposé ne vise donc pas uniquement à anticiper une évolution future du droit, mais à empêcher la réalisation concrète de toutes les zones 30, quel que soit l'endroit.

Ce moratoire ne donne en outre aucune indication quant aux zones de rencontre. Une application effective de la motion serait donc incomplète et incohérente, puisqu'elle ne prendrait pas en considération les zones de rencontre qui continueraient à être autorisées. Il ne donne non plus aucune indication sur la baisse de vitesse à 30 km/h de nuit (entre 22h et 6h) qui ne rentre pas dans la catégorie « zone 30 ».

Enfin, le moratoire prévoit une exception pour les zones 30 mises en place pour des raisons de sécurité. Or, l'un des objectifs principaux de toute zone 30 est une amélioration sécuritaire, comme le rappelle la directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre, qui indique notamment que : « *la modération du trafic à l'intérieur des localités offre un énorme potentiel d'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble des usagers (...) : avec une vitesse réduite, la sécurité augmente de manière importante (...) : le risque pour un-e piéton-ne d'être tué en cas de collision avec un véhicule circulant à 50 km/h est six fois plus élevé qu'à 30 km/h (...). Le risque de décès des piéton-ne-s augmente de manière exponentielle avec la vitesse au moment de la collision. La distance d'arrêt d'un véhicule est aussi considérablement diminuée avec une vitesse modérée (...). Par ailleurs, en diminuant la vitesse, le champ de vision de l'automobiliste s'élargit. Ainsi, le contact visuel peut se faire avec les autres usagers et usagers comme les piéton-ne-s ou d'autres véhicules dans des intersections. En définitive, avec une zone 30 ou une zone de rencontre, le nombre et la gravité des accidents diminuent. Cette mesure simple à mettre en œuvre permet de sauver des vies.* »

Les commissaires de la minorité estiment donc que si le moratoire était néanmoins mis en place, l'exception « *pour les zones où la sécurité l'exige* » serait suffisante à autoriser la mise en place de 100% des zones 30, et le moratoire serait donc inutile. Mais dans ce cas, le message transmis à la population et aux communes serait incompréhensible et ne contribuerait qu'à créer de la confusion.

¹ Sustainability 2024, 16 (11), 4382; <https://doi.org/10.3390/su16114382>

3. CONCLUSION

Outre l'illégalité du moratoire qui ne respecte pas le droit fédéral en vigueur, le moratoire proposé est bien plus extrême que la motion « Schilliger » et propose de geler la mise en place de toutes les formes de zones 30. L'exception sécuritaire proposée serait inapplicable, puisque 100% des zones 30 km/h contribuent à améliorer la sécurité et à diminuer les risques d'accident et leur gravité.

La minorité de la commission considère enfin que la position de la majorité de la commission est fondamentalement contraire à la préservation de l'autonomie communale. Les communes, peu importe qu'elles soient urbaines, en périphérie des villes ou campagnardes, sont très nombreuses à demander et à mettre en place des zones 30 avec satisfaction.

Pour rappel, la minorité de la commission qui représente 7 voix sur 14 au sein de la CTITM recommande au Grand Conseil de ne pas prendre cette motion en considération et de la classer.

Montreux, le 18 septembre 2024

*Le rapporteur de minorité :
(Signé) Romain Pilloud*