



Colloque d'automne de la Conférence des villes pour la mobilité

Berne, 14 novembre 2025

Limitation à 30 km/h sur les axes principaux : chiffres, projets, positions

Le 30 km/h constitue un élément central d'une mobilité urbaine sûre, efficace et favorable à la santé. Les exposés présentés lors du Colloque d'automne ont clairement montré que les réductions de vitesse, non seulement augmentent nettement la sécurité du trafic, mais réduisent aussi sensiblement le bruit, les émissions de CO₂ et les conflits d'utilisation de l'espace routier – tout ceci avec un impact minimal sur les temps de trajet. Des exemples dans les villes de Fribourg, Zurich et Aarau prouvent que la limitation à 30 km/h est immédiatement efficace, largement acceptée et multifonctionnelle: elle améliore la qualité de vie, protège la population et garantit la fluidité du trafic.

La présentation de **Benoît Ziegler**, co-président de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), a clairement montré que la planification des transports est confrontée à des défis structurels majeurs, parce que la population, la mobilité et les besoins en espace augmentent tandis que l'espace est limité et que les émissions doivent être réduites. Dans ces domaines, les réductions de vitesse constituent une réponse centrale et cohérente, car elles rendent l'ensemble du système plus efficace: trafic plus fluide, moins de conflits dans le trafic mixte et davantage d'espace pour les utilisations locales. Dans l'ensemble, Benoît Ziegler considère les réductions de vitesse comme une mesure nécessaire pour mieux concilier la sécurité, la réduction du bruit, les objectifs climatiques et la qualité de vie en milieu urbain.

Bettina Zahnd, directrice de la sécurité dans le trafic routier du bureau de conseil et d'ingénierie EBP Suisse, a montré dans son fact-checking que le 30 km/h en localité améliore nettement la sécurité du trafic, spécialement pour les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo. Le nombre des tué·e·s et des blessé·e·s, ainsi que les coûts liés aux accidents, s'en trouvent réduits. Quant aux effets sur les durées des trajets du trafic individuel motorisé, ils peuvent être considérés comme minimes. L'automobiliste ne perd généralement que quelques minutes sur les longs trajets, ce qui est sans commune mesure avec le gain de sécurité que permet la limitation à 30 km/h. La perte de temps pour les transports publics peut quant à elle être le plus souvent facilement compensée par des mesures de priorisation. Reste les véhicules des services d'urgence, qui après une adaptation de la législation ne sont de toute façon plus concernés par les limitations de vitesse. Bettina Zahnd a également relevé que le 30 km/h n'entraîne pas de trafic de contournement supplémentaire, pour autant que les axes principaux restent clairement identifiables comme tels. Dans l'ensemble, la limitation à 30 km/h offre donc des avantages considérables pour des inconvénients minimes pour la circulation.

Anna Hool, directrice de la protection contre le bruit routier de la ville de Zurich, a rappelé que le bruit généré par la circulation constituait un problème majeur, en particulier dans les villes. Il est nocif pour la santé, nuit au bien-être, réduit la qualité de l'habitat et de la vie et compromet un développement harmonieux vers l'intérieur. La limitation à 30 km/h constitue une mesure particulièrement efficace pour réduire les nuisances sonores. La diminution de la vitesse fait baisser avant tout les bruits de roulement, ce qui réduit considérablement la charge sonore et crée ainsi les conditions pour une mobilité électrique silencieuse. Les études montrent qu'avec une limitation à 30 km/h, moins de personnes sont dérangées par le bruit et qu'en outre, elles se sentent plus en sécurité. Zurich applique donc largement le 30 km/h, mesure facile à mettre en œuvre et efficace sur plusieurs plans: protection contre le bruit, amélioration de la qualité de vie, réduction des risques d'accidents et diminution des besoins de rénovation des routes par rapport à la simple pose de revêtements phono-absorbants.

Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal de Fribourg, a raconté comment sa ville a introduit progressivement le 30 km/h sur les axes principaux, en s'appuyant sur une étude qui montrait un gros potentiel de réduction du bruit routier. Le processus politique s'est déroulé le plus souvent sans conflit –



même les propriétaires et les bailleurs n'ont pas fait opposition, car la mesure améliore la qualité du logement et sa valeur immobilière. Après la mise en œuvre, le suivi a montré de nettes améliorations: le niveau de bruit a baissé en moyenne de plus de 2,1 dB, la vitesse moyenne est passée de 52 à 36 km/h, tandis que les temps de trajet n'ont augmenté que dans des proportions minimales. Dans le même temps, la sécurité routière s'est considérablement améliorée, avec nettement moins d'accidents et moins de blessures graves. On a déploré un seul accident mortel, sur un tronçon où la limitation n'avait pas encore été abaissée à 30 km/h. La police et la population font état d'un comportement plus détendu dans la circulation. Dans l'ensemble, un «cercle vertueux» s'est créé, alliant réduction du bruit, meilleure accessibilité, sécurité accrue et large adhésion de la population.

Le conseiller municipal **Werner Schib** a expliqué comment le 30 km/h a été introduit sur la Bahnhofstrasse d'Aarau. Cette artère très fréquentée par les piétons et piétonnes était souvent encombrée par des bouchons. Un essai de limitation à 30 km/h y a donc été lancé pour améliorer la situation du trafic, la qualité de l'espace public et la sécurité des personnes se déplaçant à pied. Des mesures d'accompagnement, comme des voies multiusages, ont été mise en place pour faciliter la traversée en surface. La suppression des feux rouges et des adaptations de l'accès au parking ont permis d'améliorer la fluidité du trafic. Les données collectées à l'aide de caméras vidéo, de capteurs et d'instruments de mesure du bruit ont montré une augmentation du trafic cycliste, une nette amélioration de la ponctualité des bus et une réduction sensible des nuisances sonores. Malgré les critiques initiales, aucune objection n'a été formulée contre la mise en œuvre définitive, actuellement en préparation par les services cantonaux. L'exposé de Werner Schib a montré que la limitation à 30 km/h, combinée à des mesures d'aménagement ciblées, peut créer une situation gagnant-gagnant en termes de sécurité, de fluidité du trafic et de qualité de l'espace public.

Une table ronde a ensuite réuni **Esther Keller**, conseillère d'État de Bâle-Ville et présidente de la CVM, **Pierre-Olivier Nobs** et **Werner Schib** pour débattre des développements politiques autour des limitations à 30 km/h. Esther Keller a expliqué qu'avec le principe «30 km/h comme norme», la CVM n'entendait pas nécessairement une introduction généralisée, mais plutôt un renversement du fardeau de la preuve: au lieu d'avoir à justifier les nouvelles limitations à 30, il faudrait désormais démontrer que la limitation à 50 est appropriée. Selon Pierre-Olivier Nobs et Werner Schib, les cas de Fribourg et d'Aarau montrent clairement que la limitation à 30 km/h améliore la qualité de vie et n'entraîne que des pertes de temps minimales. Les discussions aux niveaux cantonal et national sont de plus en plus tendues – la résistance la plus forte venant souvent de régions en-dehors des villes. Les deux orateurs ont souligné qu'un dialogue constructif n'est possible que si les projets sont bien préparés et basés sur des faits et que si les besoins des villes sont pris au sérieux au même titre que les intérêts régionaux en matière de réseau routier.

La table ronde a rejeté les accusations selon lesquelles les villes, en limitant la vitesse à 30 km/h, ignoreraient les intérêts cantonaux ou régionaux. Selon Esther Keller, la décision récente du Tribunal fédéral concernant la Feldbergstrasse à Bâle montre que la protection contre le bruit est une raison légitime et suffisante pour limiter la vitesse. Pierre-Olivier Nobs a également évoqué les propositions pour la mise en œuvre de la motion Schilliger, qui priveraient de fait les communes de leur pouvoir avec des prescriptions trop rigides. Cela entraînerait une augmentation des coûts, davantage de chantiers et moins de marge de manœuvre. Les trois personnes participant à la discussion ont par conséquent souligné l'importance de l'autonomie communale en matière de mesures de circulation. En conclusion, les deux orateurs et l'oratrice se sont montrés unanimes sur le constat, validé par l'expérience: la limitation à 30 km/h améliore la sécurité, la santé et la qualité de la vie. Pour autant, le débat politique devrait se poursuivre encore longtemps – et il faudra donc probablement encore échanger sur ce sujet dans quelques années.

Pour d'autres informations:

Visitez le site www.skm-cvm.ch

Pour toute question: info@skm-cvm.ch