



Par e-mail: svg@astra.admin.ch

Berne, le 4 décembre 2025

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

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

Le présent projet porte sur la mise en œuvre de la motion Schilliger qui vise à garantir le maintien de la hiérarchie du réseau routier en cas de réductions de vitesse des routes affectées à la circulation générale et d'exiger que le respect de cette condition soit démontré par une expertise. Il prévoit en outre que la protection contre le bruit soit assurée prioritairement par la pose de revêtements phonoabsorbants sur les routes principales en localité.

Position du Centre :

Une clarification bienvenue du cadre légal

Bien que les zones à vitesse réduites jouent un rôle important pour la sécurité et la qualité de vie des habitants, on a pu constater régulièrement ces dernières années des dérives dans certaines localités suisses, dérives qui ont conduit le parlement à adopter largement la motion Schilliger. Parfois davantage motivées par une logique idéologique que par une analyse proportionnée des besoins de circulation et de sécurité, la multiplication à large échelle et indiscriminée des zones 30 et de rencontre a eu des conséquences économiques et pratiques. On peut notamment citer parmi elles, les effets dissuasifs exercés par la généralisation des zones à vitesse réduite sur la clientèle des magasins en centre-ville qui renoncent à leur venue, le travail des livreurs qui se voit compliqué et, de façon générale, le trafic qui globalement perd en fluidité.

Aussi, Le Centre accueille favorablement ce projet dans ses grandes lignes, en ce qu'il permet de clarifier de manière opportune le cadre légal applicable à la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur et l'extérieur des localités et de garantir une application cohérente des règles sur l'ensemble du territoire helvétique. Il rappelle la distinction essentielle entre les routes de transit, où la limite de 50 km/h doit rester la règle, et les routes locales, où le 30 km/h ou les zones 20 peuvent être mis en place. Réaffirmer et consolider cette distinction contribue à éviter une généralisation excessive des zones à vitesse réduite, tout en maintenant une approche ciblée dans les zones sensibles et résidentielles. Cela assure un trafic fluide sur les axes à vocation de transit, condition nécessaire au bon fonctionnement des services d'urgence et des transports publics, mais aussi un élément important pour la vitalité des entreprises locales.

Aux yeux du Centre, toute décision d'introduire des zones de vitesse réduite doit s'appuyer avant tout sur des critères techniques et objectifs, afin de maintenir un équilibre entre sécurité, bien-être des résidents et



efficacité du trafic. Le projet, en clarifiant la hiérarchie du réseau routier et en offrant des critères plus précis aux communes va dans le bon sens. Le Centre salue, en particulier, l'introduction d'une expertise qui permettra de prévenir la multiplication de zones à vitesse réduite décidées pour des motifs davantage idéologiques que pragmatiques.

Toutefois des éléments importants du projet à améliorer

Le Centre tient à souligner, néanmoins, que le respect des libertés fédérales et du principe de subsidiarité est, à ses yeux, essentiel. Les communes et cantons doivent conserver une certaine marge de manœuvre dans l'organisation de la circulation, car ils sont les mieux placés pour évaluer les besoins réels de leur territoire. Le Centre rappelle en particulier que les zones 30 km/h sont tout à fait pertinentes dans certaines parties des localités, là où elles améliorent concrètement la sécurité et la qualité de vie.

Pour Le Centre, il est essentiel de maintenir une cohérence d'ensemble au niveau fédéral tout en laissant aux communes et cantons une marge de manœuvre raisonnable dans le choix et la mise en œuvre des mesures visant à réduire le bruit routier. À cet égard, Le Centre invite le Conseil fédéral à faire preuve de davantage de créativité et à ne pas concentrer ses efforts exclusivement sur la pose de revêtements phono-absorbants. Si ces revêtements permettent de réduire le bruit de plusieurs décibels, ils présentent une durabilité moindre — notamment en zones de montagne — et entraînent des coûts élevés pour les collectivités. Leur mise en place requiert en outre des travaux lourds, souvent longs et perturbants pour la circulation et la vie locale.

C'est pourquoi Le Centre demande au Conseil fédéral de veiller à ce que les critères encadrant l'introduction des zones 30 km/h restent mesurés, afin de permettre aux autorités locales d'agir de manière pragmatique et adaptée aux particularités régionales. Le Centre serait notamment favorable à ce que la loi laisse la possibilité de mettre en place de telles zones à titre expérimental, permettant ainsi aux communes de tester des solutions avant leur éventuelle pérennisation.

Enfin, Le Centre estime qu'une définition plus précise la notion de « route affectée à la circulation générale » s'avère nécessaire. Si la relative imprécision juridique qui entoure la notion a le mérite de laisser une certaine marge de manœuvre aux autorités, elle engendre aussi son lot d'incertitudes quant au classement des routes et complique l'application uniforme des règles de circulation, en particulier en ce qui concerne les zones à vitesse réduite.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Le Centre

Sig. Philipp Matthias Bregy
Président Le Centre Suisse

Sig. Blaise Fasel
Secrétaire général Le Centre Suisse