

Faut-il limiter les autoroutes à 100 km/h?

- 15.01.2025
- 24 heures
- Delphine Gasche

Vitesse maximale Le Vert vaudois Raphaël Mahaim a déposé à Berne un texte pour fluidifier le trafic. La droite et les milieux automobiles critiquent une mesure dogmatique contre les voitures. Rarement une votation n'a été aussi émotionnelle que celle sur l'extension des autoroutes. À peine est-elle enterrée que Raphaël Mahaim (Les Verts/VD) ressort le poil à gratter. Dans une motion déposée en décembre, le conseiller national propose de limiter à 100 km/h - voire à 80 km/h - la vitesse maximale sur les autoroutes.

«Beaucoup de personnes ont rejeté l'élargissement, jugeant que d'autres mesures pouvaient être prises auparavant. Limiter les vitesses en est une.» Simple et efficace, la mesure permettrait de fluidifier le trafic. «Des études ont montré que la vitesse idéale pour faire passer le plus de véhicules sur un tronçon était de 85 à 90 km/h. Au-dessus, il faut plus de distance entre les voitures, donc moins peuvent circuler.

» En dessous, peu de bénéfices sont enregistrés. C'est en tout cas les conclusions de l'Office fédéral des routes (Ofrou). Une limitation à 60 km/h n'aurait un impact positif que sur des situations spécifiques, comme des chantiers étroits. 100 km/h, déjà une réalité L'Ofrou n'est toutefois pas resté les bras croisés face aux embouteillages. Il module déjà les vitesses en fonction du trafic sur plus de 1000 km d'autoroute, dont 139 km entre Lausanne et Genève.

Grâce à des dispositifs spéciaux, les limitations de vitesse peuvent être progressivement abaissées à 100 km/h, voire à 80 km/h, sur ces tronçons, explique Lorenzo Quolantoni, responsable de la communication à l'Ofrou. «Une fois le pic dépassé ou résorbé, la réduction temporaire de la vitesse est supprimée.» Même s'il refuse de prendre position sur une motion que le Conseil fédéral n'a pas encore traitée, Lorenzo Quolantoni pointe qu'une réduction de la vitesse permet de fluidifier le trafic et ainsi de retarder, voire d'empêcher, les paralysies du trafic. «Mais cela n'a d'effet que lorsque le trafic est dense. Lorsque les conditions le permettent, les usagers de la route doivent pouvoir rouler aux vitesses prescrites par la loi.

» cela demeure très ponctuel. Il faut être lucide. Aujourd'hui, le réseau suisse est largement saturé. Il n'existe quasiment plus de longues lignes droites sans bouchon.» Il se dit toutefois ouvert à laisser les limites plus élevées là où il n'y a aucun problème de circulation, même aux heures de pointe.

Le Vert n'en est pas à son coup d'essai. Il a déjà tenté de limiter à 100 km/h la vitesse sur les autoroutes en 2022, mettant l'accent sur la nécessité de réduire la consommation d'essence. À l'époque, la guerre en Ukraine faisait planer le risque de pénurie de carburant. Ce premier texte a été balayé par 126 voix contre 59. Seule la gauche l'avait soutenu.

Raphaël Mahaim est persuadé que le résultat sera différent cette fois-ci. «Il est parfois nécessaire de revenir à la charge. Les sensibilités ont évolué. Il faudra expliquer clairement les avantages de la mesure. Mais je suis sûre qu'elle s'imposera comme une évidence à un moment donné.

» Et d'insister sur l'absence d'inconvénients. Pas même sur les temps de trajet rallongés? «Les pertes de temps seraient vraiment minimes, estime Raphaël Mahaim. J'ai fait le calcul pour le trajet Lausanne-Genève. Si on roule à 100 km/h au lieu de 120 km/h, on perd six minutes. C'est une marge qu'on doit de toute manière prévoir pour être sûr d'être à l'heure.

» Chicane pour les automobilistes Le moment ne semble toutefois pas encore être mûr. La droite et les milieux automobiles restent vent debout contre la proposition. Le Touring Club Suisse (TCS) la juge inefficace. La vitesse maximale, si elle est abaissée à 80 km/h, serait la même pour

les routes secondaires et les autoroutes, pointe son porte-parole Jordan Girod. «Une partie du trafic risquerait d'être transféré vers les routes secondaires.

Or elles présentent un risque d'accident plus élevé.» Le problème est structurel, selon lui. Il n'y a tout simplement pas assez de voies pour répondre à la demande croissante. Excessive et inéquitable, la mesure générerait également des coûts pour les employés et les entreprises. «Baisser la vitesse maximale de 40 km/h augmenterait considérablement les temps de trajet pour les travailleurs.

» Thomas Hurter (UDC/SH), conseiller national et président de l'Automobile Club Suisse (ACS), critique, lui, une mesure complètement dogmatique. «On veut juste embêter les automobilistes et les bannir des routes suisses.» Cette manière de penser est, selon lui, même passéiste. «Notre gestion du trafic a évolué. Avec les panneaux électroniques, on peut réduire les vitesses maximales en temps réel et éviter les bouchons.

C'est très flexible. Et cela remplit les objectifs de la motion.» Damien Cottier (PLR/NE) abonde. «Fixer les limites à 100 km/h ou 80 km/h, c'est une contrainte inutile pour les automobilistes. Lundi, je suis parti de Neuchâtel en direction de Berne hors des heures de pointe.

Il n'y avait personne sur l'autoroute, j'ai pu rouler à 120 km/h sans que cela ne pose de problème. Ça n'aurait pas été possible avec la motion de M. Mahaim.» Pour le Neuchâtelois, il faudrait plutôt encore mieux utiliser les nouvelles technologies pour gérer les flux. «À l'étranger, par exemple, on change parfois le sens des voies selon le moment de la journée pour accompagner les flux de pendulaires.

Il peut y avoir quatre voies le matin pour entrer dans une ville, et seulement trois le soir. On pourrait développer ces méthodes dynamiques - l'intelligence artificielle aidera encore à améliorer leur efficacité - mais pas poser des limitations permanentes partout!» Le débat sur la gestion du trafic sur les autoroutes ne fait que commencer. Raphaël Mahaim n'en est pas à son coup d'essai. Il avait déjà tenté de limiter à 100 km/h la vitesse sur les autoroutes en 2022, mettant l'accent sur la nécessité de réduire la consommation d'essence. 20MIN/MATTHIAS SPICHER La motion de Raphaël Mahaim serait-elle donc superflue ou carrément contreproductive? «Ces systèmes de réduction des vitesses sont un premier pas, admet le Vaudois.

Mais ce n'est pas suffisant, car «Avec les panneaux électroniques, on peut réduire les vitesses maximales en temps réel et éviter les bouchons~ C'est très flexible~ Et cela remplit les objectifs de la motion~» Thomas Hurter, conseiller national (UDC/SH) et président de l'Automobile Club Suisse.