



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC

Par courriel:

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Berne, le 22 février 2022

Consultation sur la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30

Madame la conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Les zones 30 sont très appréciées, non seulement par les habitants des villes, mais également par les personnes qui s'y rendent fréquemment ou ponctuellement. La réduction de la vitesse maximale de circulation permet d'abaisser sensiblement le niveau de bruit, ce qui revêt une importance toute particulière compte tenu de la volonté politique de densification de l'habitat (loi sur l'aménagement du territoire). Les zones 30 permettent également de réduire la fréquence des accidents et, lorsque ces derniers ont tout de même lieu, d'amoindrir leur gravité. En outre, elles fluidifient le trafic, puisque feux de signalisation et autres obstacles deviennent superflus.

Position sur la proposition de révision

Zones 30

Dans les grandes lignes, l'UVS soutient la révision proposée, à savoir que l'instauration de zones 30 ne soit soumise qu'aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic. Les villes invitent toutefois le Conseil fédéral à revoir la nomenclature utilisée : en effet, dans un contexte de densification du bâti urbain, une distinction entre « routes d'intérêt local » et « routes affectées à la circulation générale » n'est plus pertinente, ces dernières n'existant de fait plus dans le



paysage urbain. Une délimitation plus claire doit être retenue, une option étant la reprise des nouvelles normes VSS (40 040, 40 042, 40 043), soit « réseau de base » et « réseau complémentaire ». Plusieurs villes proposent par ailleurs de prendre comme références les plans directeurs cantonaux ou communaux. Une minorité d'entre elles se prononce pour un retournement du principe de base en matière de limitation de vitesse : 30 km/h devrait devenir la norme, avec la possibilité de relever à 50 km/h la vitesse maximale sur certains axes.

L'UVS accueille favorablement la levée de l'obligation de réaliser une expertise avant d'instaurer une zone 30. Les autorités connaissent parfaitement les réalités locales et les zones 30 sont aujourd'hui largement acceptées par la population. Dans ces conditions, devoir systématiquement commander une expertise n'apporte aucune plus-value et alourdit la procédure.

Co-voiturage

Les villes ne sont pas fondamentalement opposées à l'introduction d'un symbole pour le covoiturage, elles considèrent toutefois que son utilité serait très limitée en milieu urbain. Le choix de son utilisation doit dans tous les cas revenir aux autorités de signalisation. Par ailleurs, il est pour l'UVS exclu d'ouvrir aux véhicules privés les voies réservées actuellement aux bus. Cette mesure porterait préjudice à l'attractivité des transports publics : création d'embouteillages, multiplication des retards, etc. En outre, accorder un privilège aux véhicules présentant un taux d'occupation élevé pourrait rendre le trafic individuel motorisé plus attrayant pour les familles, ce qui engendrerait un report non-souhaitable des transports publics vers la voiture. L'UVS doute également de l'applicabilité des mesures de contrôle du nombre de passagers dans les véhicules privés.

L'UVS est en revanche très sceptique quant à la création d'un symbole « Covoiturage » pour les véhicules en stationnement. Si l'intention derrière cette mesure est louable, sa mise en œuvre ne semble pas réaliste. En effet, seuls des contrôles automatiques par vidéo permettraient de surveiller le nombre de personnes se trouvant à bord du véhicule, une démarche disproportionnée et délicate sur le plan de la protection des données.

Propositions d'amendement

Nous demandons donc la modification suivante :

- ▶ **Art. 65, al. 15 OSR:** biffer 'et «Chaussée réservée aux bus » (2.64)'

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.



Union des villes suisses

Président

Kurt Fluri, Conseiller national

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses



Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

Union des villes suisses (UVS)

Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern

Important :

Veillez envoyer votre avis (document **Word**) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Projet d'ordonnance sur la signalisation routière (P-OSR)

1.	Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30	
	Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>L'UVS est favorable à une procédure facilitée pour l'instauration de zones 30. La proposition faite dans le cadre de cette consultation est un pas dans la bonne direction.</p> <p>La nomenclature retenue - « routes d'intérêt local » et « routes affectées à la circulation générale » - doit toutefois être revue, car elle n'est plus d'actualité. Une délimitation plus claire doit être reprise : les options avancées par les villes comprennent les plans directeurs des cantons et communes, ou encore la nomenclature proposée dans les nouvelles normes VSS (40 040, 40 042, 40 043), à savoir « réseau de base » et « réseau complémentaire ».</p>	

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous qu'il ne soit désormais plus nécessaire de réaliser une expertise avant d'instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		
	Renoncer à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30 permettra d'alléger sensiblement les procédures. Les zones 30 étant très bien accueillies par la population et les autorités disposant d'excellentes connaissances des réalités locales, cette renonciation est la bienvenue.		

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation		
	Pour favoriser le covoiturage, acceptez-vous l'introduction d'un symbole () qui pourra être ajouté, sur une plaque complémentaire, aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou une interdiction de circuler pour les voitures automobiles ainsi qu'au signal « Chaussée réservée aux bus » afin d'exempter de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes (art. 65, al. 15, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		
	L'UVS salue l'intention du Conseil fédéral, elle souligne toutefois que ce nouveau symbole ne trouvera pas d'utilisation en milieu urbain. L'UVS n'est pas opposée à ce que les régions intéressées – avant tout les postes frontières – puissent avoir recours à ce nouveau symbole. Elle rejette en revanche la possibilité d'ouvrir les voies réservées au bus au co-voiturage, cette mesure ne pouvant être mise en œuvre qu'au détriment des transports publics.		Art. 65, al. 15 OSR: biffer « et «Chaussée réservée aux bus » (2.64) »

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement		
	Acceptez-vous que le symbole « Covoiturage » autorise, lorsqu'il s'applique aux véhicules en stationnement, uniquement le parcage de véhicules transportant, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole (art. 65, al. 16, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Si l'intention est bonne, une mise en œuvre de cette mesure (contrôles vidéo, protection des données) n'est pas réaliste.</p> <p>S'il est très peu probable que des villes aient recours à cette mesure, l'UVS n'est en revanche pas opposée à ce que cette signalisation puisse être utilisée là où les autorités l'estiment adéquate.</p>	