



Berne, le 10 novembre 2021

# **Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière**

## **Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage**

**Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation**

## 1. Contexte

### 1.1. Zones 30

En 2001, le peuple suisse a refusé une limitation de vitesse générale à 30 km/h en localité (initiative populaire 00.034 « Rues pour tous »). À la suite de cette votation, le Conseil fédéral a assoupli les conditions d'instauration de zones 30 et de zones de rencontre. Ces modifications ont eu pour effet que les zones 30 se sont largement répandues dans les quartiers résidentiels.

Les demandes se multiplient en faveur d'un allègement plus important des conditions d'instauration de zones 30 en localité, car cette mesure permettrait d'améliorer la sécurité routière, la protection contre le bruit et la qualité de vie dans les zones urbaines. Une telle requête avait déjà été formulée dans des interventions parlementaires en 2013<sup>1</sup> avant d'être soumise de nouveau en 2020<sup>2</sup>. Dans ses avis en réponse aux interventions en question, le Conseil fédéral envisageait de proposer une simplification de l'introduction de zones 30 sur les routes d'intérêt local dans le cadre d'une future procédure de révision. Il estime toutefois qu'il n'est pas nécessaire de déroger aux règles en vigueur en matière d'abaissement de la vitesse sur le réseau supérieur.

Les organisations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière soutiennent également la demande de simplification des exigences à remplir pour l'instauration de zones 30. Ce souhait ressort de plusieurs avis exprimés dans le cadre de la consultation relative à la révision partielle de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>3</sup> (LCR) et de huit ordonnances<sup>4</sup>. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) souligne le formidable potentiel des zones 30 en matière de sécurité routière<sup>5</sup>. Ses études statistiques montrent qu'un abaissement de la vitesse maximale autorisée de 50 à 30 km/h entraînerait, en conditions réelles, une diminution moyenne d'au moins un tiers de l'ensemble des accidents graves.

### 1.2. Covoiturage

Le covoiturage est souhaitable pour réduire les surcharges de trafic et la pollution. Il peut être encouragé par l'octroi de droits particuliers aux usagers qui y recourent. Par conséquent, l'Office fédéral des routes (OFROU) a autorisé les cantons de Genève et du Tessin à utiliser, à titre expérimental, une signalisation spécifique permettant aux véhicules transportant plusieurs personnes d'emprunter des voies de circulation interdites aux autres véhicules. Ces deux cantons ont installé ladite signalisation aux abords de différents postes-frontières fortement encombrés, où la route compte plusieurs voies par sens de circulation. Dans ce cadre, une voie de circulation ne pouvait être utilisée que par les véhicules transportant plusieurs personnes, sachant qu'au moins deux occupants devaient être présents à bord des véhicules dans le canton de Genève, contre trois dans celui du Tessin. Aux postes-frontières de Genève, la mesure a également été mise en place côté français pour l'entrée sur le territoire suisse, tandis qu'au Tessin, elle n'a pas été appliquée côté italien. Elle ciblait en premier lieu le trafic pendulaire transfrontalier.

Les résultats obtenus jusqu'ici ne sauraient démontrer les effets évidents de ces expérimentations, dans la mesure où ils ont été influencés par les évolutions du trafic liées aux mesures de lutte contre la COVID-19. Néanmoins, les deux cantons tirent un bilan positif de ces essais et demandent d'intégrer la signalisation relative au covoiturage dans le droit fédéral. La présente révision tient compte de cette demande, puisqu'il s'agit d'une mesure à fort potentiel qui s'inscrit dans les vastes efforts consentis au profit de la sécurité routière et de la durabilité des transports.

## 2. Nouvelle réglementation proposée et justification

### 2.1. Zones 30

Abstraction faite de certaines restrictions sur les routes de grand transit, des réglementations et restrictions du trafic (par ex. des interdictions de circuler) peuvent en principe être prescrites pour n'importe quel motif imposé par les conditions locales, pour autant qu'elles soient proportionnées (art. 3, al. 4, LCR). Une dérogation à ce principe s'applique pour les limitations de vitesse. L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise

<sup>1</sup> Motion Masshardt, 13.4098, Pour plus de sécurité et de qualité de vie. Simplifier l'instauration de zones 30.

<sup>2</sup> Interpellation Schlatter, 20.3047, Limite de vitesse à 30 kilomètres à l'heure. Épargner aux communes des frais et des formalités administratives ; Motion Schlatter, 20.4134, Zones 30. Bureaucratie inutile pour les communes.

<sup>3</sup> RS 741.01

<sup>4</sup> Fedlex.ch → Procédures de consultation → Procédures de consultation terminées → 2020 → Procédure de consultation 2020/43

<sup>5</sup> www.bpa.ch → Limite de 30 km/h → Plus de sécurité routière grâce à la limite de 30 km/h

(art. 32, al. 3, LCR). Le Conseil fédéral formule dans les grandes lignes les exigences concernant l'expertise dans l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière<sup>6</sup> (OSR) et définit en particulier les motifs justifiant un abaissement de la vitesse (art. 108, al. 1 et 2, OSR). Les modalités relatives à l'instauration de zones 30 et le détail des exigences concernant l'expertise préalable sont réglés dans l'ordonnance du DETEC du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre<sup>7</sup>.

Le Conseil fédéral propose que l'aménagement de zones 30 sur des routes d'intérêt local ne soit plus soumis aux règles strictes concernant l'instauration de limitations de vitesse, mais aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic. Cela permettrait d'une part de renoncer à la réalisation fastidieuse de l'expertise et, d'autre part, d'aménager des zones 30 non seulement pour atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, mais aussi pour d'autres motifs liés aux conditions locales, comme l'amélioration de la qualité de vie, à l'instar des autres réglementations et restrictions du trafic. De cette manière, la proportionnalité serait le premier critère pour juger de l'admissibilité matérielle de l'instauration d'une zone 30. L'aménagement d'une telle zone devrait toujours faire l'objet d'une décision formelle et d'une publication (art. 107 OSR).

La réglementation actuelle se fonde de manière implicite sur la distinction entre les routes d'intérêt local et celles affectées à la circulation générale. Cette distinction trouve son origine dans le droit de la construction et de l'aménagement du territoire, mais ne figure pas expressément dans le droit de la circulation routière, ce qui a déjà donné lieu à quelques malentendus par le passé. Pour éviter de telles situations, il est désormais prévu de différencier aussi dans l'OSR les routes d'intérêt local de celles affectées à la circulation générale, d'autant que cette différenciation revêtira une importance encore plus grande avec la modification législative proposée.

## 2.2. Covoiturage

Le symbole « Covoiturage » (  ) sera intégré dans l'OSR et 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 ». Cette plaque complémentaire permettra d'exclure les covoitureurs de la limitation en question. Les autorités responsables de la signalisation pourront appliquer la nouvelle signalisation à certaines voies de circulation ou à l'ensemble de la chaussée. Le nouveau symbole pourra également être apposé sous la forme d'un marquage sur les voies de bus pour autoriser les covoitureurs à emprunter ces dernières. Au moment de déterminer si les covoitureurs peuvent utiliser les chaussées réservées aux bus et les voies de bus, il faudra veiller à ce que la mesure n'ait pas d'effets préjudiciables sur les transports publics.

Le symbole « Covoiturage » permettra aussi de réserver des places de stationnement aux véhicules transportant plusieurs personnes à l'arrivée et au départ.

## 3. Commentaires des dispositions

### 3.1. Ordonnance sur la signalisation routière

#### Art. 1, al. 9

Désormais, le terme « routes affectées à la circulation générale » est employée et définie dans le droit de la circulation routière. Cette notion qui provient du droit de la construction et de l'aménagement du territoire est actuellement définie dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)<sup>8</sup>. La définition du terme dans la disposition en question se fonde sur la norme VSS. Il s'agit principalement de routes d'importance majeure conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à assurer un écoulement efficace du trafic. Elles forment le réseau supérieur.

Il conviendra toutefois toujours de renoncer à utiliser la notion de « routes d'intérêt local » dans le droit de la circulation routière. Il découle de la norme que toutes les routes sont soit d'intérêt local, soit affectées à la circulation générale. Par conséquent, dans le droit de la circulation routière, il est suffisant de parler de routes « affectées à la circulation générale » ou « non affectées à la circulation générale ».

<sup>6</sup> RS 741.21

<sup>7</sup> RS 741.213.3

<sup>8</sup> [www.vss.ch](http://www.vss.ch) → SN 40 040 (payante)

#### Art. 2a, al. 5 et 6

Dans les deux alinéas en question, la nouvelle expression « affectées à la circulation générale » est utilisée pour indiquer clairement les routes sur lesquelles des zones 30 peuvent être instaurées conformément aux nouvelles règles simplifiées.

À l'al. 5, la restriction selon laquelle des zones 30 ne peuvent être instaurées que sur des routes présentant un caractère le plus homogène possible est levée. Celle-ci n'était déjà plus appliquée que de façon limitée et ne répond plus aux besoins actuels de zones plus étendues.

La restriction visée à l'al. 6, selon laquelle des tronçons de route principale ne peuvent être intégrés dans une zone 30 (par ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville) qu'à titre exceptionnel en raison de conditions locales particulières, est également abrogée. En revanche, un tronçon limité à 30 km/h sur une route affectée à la circulation générale pourra souvent être intégré dans une zone 30 attenante. Il n'apparaît pas judicieux de signaler la zone de transition en plaçant successivement des panneaux « Fin de la zone 30 » et « Vitesse maximale 30 » ou vice-versa. L'intégration se limitera cependant à la signalisation, comme c'était le cas jusqu'ici ; il sera toujours tenu compte des différentes fonctions des routes, et les dispositions de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'appliqueront pas sur le tronçon routier affecté à la circulation générale de la zone 30.

L'art. 108 est complété par un nouvel alinéa, qui ne se rapporte toutefois qu'aux routes affectées à la circulation générale. C'est la raison pour laquelle il est précisé à l'art. 2a, al. 6 que le renvoi à l'art. 108 ne concerne que les al. 1, 2 et 4, et non pas aussi le nouvel al. 4<sup>bis</sup>.

#### Art. 65, al. 15

Le chiffre inscrit sur le symbole « Covoiturage » () indique le nombre minimal de personnes devant se trouver à bord du véhicule. Celles-ci ne devront pas répondre à des critères précis. Un parent qui transporte ses propres enfants pourra ainsi profiter de cette mesure.

Il appartient aux autorités ordonnant une telle mesure de fixer le nombre minimal de personnes devant se trouver à bord du véhicule. Toute violation des règles prescrites est passible d'une amende pour non-respect des interdictions de circuler ou du signal « Chaussée réservée aux bus » conformément à la liste des infractions en vigueur figurant dans l'ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre<sup>9</sup>.

#### Art. 65, al. 16

Le symbole « Covoiturage » pourra également être utilisé sur des plaques complémentaires ajoutées aux signaux relatifs au parcage. Le chiffre inscrit sur le symbole indiquera alors le nombre minimal de personnes devant se trouver à bord du véhicule aussi bien à l'arrivée qu'au départ. La limitation à ce cas de figure est prévue principalement à des fins de contrôle. Par exemple, il ne sera pas possible de bénéficier de cette réglementation si le covoiturage prend fin avant que le véhicule ne soit garé et qu'il commence depuis la place de stationnement pour le trajet retour.

#### Art. 79, al. 4, let. e

Il sera également possible de réserver des cases de stationnement au covoiturage en y marquant simplement le symbole « Covoiturage ».

#### Art. 108, al. 4<sup>bis</sup>

La disposition en question règle les dérogations aux conditions d'instauration des zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale. Ce sont désormais les conditions générales relatives aux réglementations et restrictions du trafic qui s'appliqueront pour ces zones, et ces dernières pourront donc être prescrites conformément à l'art. 3, al. 4, LCR si elles sont nécessaires pour satisfaire à de quelconques exigences imposées par les conditions locales. À cet égard, l'autorité dispose d'une marge d'appréciation supplémentaire pour évaluer la nécessité de la mesure. Aucune expertise n'est nécessaire.

La nouvelle réglementation s'applique également aux zones de rencontre. Cette égalité de traitement avec les autres réglementations et restrictions du trafic semble d'autant plus judicieuse que les zones de rencontre ne sont pas uniquement des endroits où la vitesse est réduite ; l'une de leurs caractéristiques principales est la modification du régime de priorité.

<sup>9</sup> RS 314.11

## **3.2. Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre**

### *Art. 3*

La disposition en question renferme les exigences concernant les expertises préalables à l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre. L'expertise n'étant plus nécessaire, l'article devient caduc et peut donc être abrogé.

Le contrôle ultérieur obligatoire visé à l'art. 6 est toutefois maintenu. La vérification des mesures prescrites semble adéquate et revêt une importance accrue lorsque celles-ci concernent la vitesse, le but étant de préserver la sécurité routière et de défendre le principe de confiance mutuelle sur la route.

## **4. Conséquences**

### **4.1. Conséquences pour la Confédération (finances, personnel et autres)**

Les modifications proposées n'ont aucune conséquence pour la Confédération. Avec le symbole « Covoiturage », l'OFROU dispose d'une signalisation qu'il n'exclut pas d'utiliser sur les routes nationales.

### **4.2. Conséquences pour les cantons (finances, personnel et autres)**

Les modifications ne créent pas de nouvelles obligations pour les cantons ; au contraire, ces derniers se voient offrir de nouvelles possibilités. L'instauration de zones 30 nécessitera un investissement moindre de la part des autorités.

### **4.3. Conséquences pour l'économie, l'environnement et la société**

L'assouplissement des règles pour l'instauration de zones 30 s'applique à des routes secondaires, raison pour laquelle l'impact sur l'économie sera minime. En revanche, les riverains pourront tirer profit de cette mesure, qui améliorera leur qualité de vie. Un abaissement de la vitesse sera également bénéfique pour l'environnement et la sécurité routière. Les moyens de signalisation prévus pour le covoiturage contribueront à la sécurité routière et à la durabilité des transports. Ils permettront également de réduire la surcharge de trafic.

## **5. Aspects juridiques**

### **5.1. Bases légales**

L'art. 32, al. 3, LCR constitue la base légale pour l'assouplissement des conditions d'instauration des zones 30. Cette disposition précise que la vitesse fixée par le Conseil fédéral ne peut être augmentée ou abaissée qu'après expertise, mais que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions. Cette compétence de fixer des exceptions est pleinement exploitée avec les modifications exposées dans le présent projet. De plus amples dérogations à l'obligation de réaliser une expertise voire sa suppression complète exigeraient d'adapter la loi.

Les art. 5, al. 3, et 106, al. 1, LCR servent de bases légales pour le nouveau symbole « Covoiturage ».

### **5.2. Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse**

Les modifications prévues sont compatibles avec le droit international, notamment le droit européen et la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> RS 0.741.10