



Berne, le 24.08.2022

## **Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage Commentaires sur le projet**

### 1. Ordonnance sur la signalisation routière

#### *Art. 1, al. 9*

Le concept de « routes affectées à la circulation générale » est désormais employé et défini dans le droit de la circulation routière. Tiré du droit des constructions et de l'aménagement du territoire, il est déjà défini dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et du transport (VSS). La norme VSS SN 40 040 divise les routes entre celles affectées à la circulation et celles d'intérêt local, mais la portée de cette différenciation se limite à l'intérieur de l'agglomération. Le concept de « routes d'intérêt local » ne sera donc pas introduit dans le droit de la circulation routière où il suffit d'utiliser les notions de routes « affectées à la circulation générale » ou « non affectées à la circulation générale ».

Les routes affectées à la circulation générale sont essentiellement conçues en fonction des exigences du trafic motorisé. Elles visent à assurer un écoulement efficace du trafic en permettant des transports sûrs, performants et économiques. Elles constituent le réseau principal.

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

L'al. 5 se réfère désormais à la notion de route « affectée à la circulation générale » pour indiquer clairement les routes sur lesquelles peuvent être instaurées des zones 30, des zones de rencontre et des zones piétonnes. La restriction selon laquelle des zones 30 ne peuvent être instaurées que sur des routes présentant un caractère le plus homogène possible est levée car elle ne répond plus aux besoins actuels de zones plus étendues.

De même, l'al. 6 utilise maintenant la notion de route « affectée à la circulation générale ». Il précise ainsi qu'outre les tronçons des routes principales, ceux des autres routes affectées à la circulation générale peuvent être intégrés dans des zones 30 adjacentes. La restriction selon laquelle des tronçons de route principale ne peuvent être intégrés dans une zone 30 qu'à titre exceptionnel en raison de conditions locales particulières (par ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville) est abrogée. Dorénavant, un tronçon limité à 30 km/h sur une route affectée à la circulation générale sera en principe 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'à présent ; 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 au tronçon routier affecté à la circulation générale de la zone 30.



L'intégration de tronçons routiers affectés à la circulation générale dans des zones de rencontre ou zones piétonnes adjacentes reste exclue en raison de leurs fonctions opposées.

*Art. 19, al. 1, let. d*

Le champ d'application du signal « Circulation interdite aux camions » est de nouveau limité aux voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses. Tout comme c'était déjà le cas jusqu'à fin 2020, les voitures automobiles de travail lourdes ne sont plus couvertes par ce signal.

*Art. 65, al. 15 et annexe 2 ch. 5.43*

Pour favoriser le covoiturage, un symbole est introduit. Il pourra être ajouté, sur une plaque complémentaire, aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler, 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. Le chiffre inscrit sur le symbole indique le nombre minimal de personnes devant se trouver à bord du véhicule. Celles-ci ne devront répondre à aucun critère précis. Il appartient aux autorités ordonnant une telle mesure de définir l'emplacement du nouveau signal. Elles devront soigneusement vérifier au cas par cas si l'instauration de cette mesure sur le tronçon concerné est appropriée et si les avantages l'emportent sur les inconvénients qui pourraient en résulter.

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. Toute violation des règles prescrites est passible d'une amende pour non-respect des interdictions de circuler et 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. Le nouveau moyen de signalisation du covoiturage favorise la fluidité du trafic ; il contribue à la sécurité routière et à la durabilité des transports et permettra de réduire la surcharge du trafic.

*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 à l'arrivée. La limitation à ce cas de figure est prévue principalement à des fins de contrôle. Il ne sera pas possible de bénéficier de cette réglementation si le covoiturage prend fin avant que le véhicule ne soit garé.

*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>*

Cette disposition fixe les dérogations aux conditions d'instauration des zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale.



Ces zones sont désormais soumises aux conditions générales relatives aux réglementations et restrictions du trafic. Elles peuvent être prescrites sur des routes non affectées à la circulation générale conformément à l'art. 3, al. 4, LCR si elles sont nécessaires pour satisfaire à de quelconques exigences imposées par les conditions locales. Les autorités disposent d'un large pouvoir d'appréciation pour évaluer la nécessité de cette mesure. L'admissibilité matérielle de l'instauration d'une zone 30 se détermine essentiellement en fonction de l'exigence de proportionnalité.

L'expertise fastidieuse n'est plus nécessaire. Les vitesses étaient déjà souvent réduites sur les routes d'intérêt local en raison de leurs dimensions, leur agencement, et leur aménagement avant même l'instauration d'un abaissement de la vitesse. Dans ces cas-là, une expertise représente une dépense inutile qui n'apporte aucune plus-value. En outre, les zones 30 se généralisent toujours davantage sur les routes d'intérêt local. La suppression, dans le droit fédéral, de l'obligation de réaliser une expertise octroie aux autorités d'exécution une marge d'appréciation. Pour autant qu'elles l'estiment judicieux, elles peuvent toujours obtenir une expertise, par exemple si des incertitudes pèsent sur l'efficacité de la mesure ou si elle laisse présager une procédure de recours. À cet égard, les zones 30 ne sont pas différentes des autres prescriptions du trafic au sens de l'art. 3, al. 4, LCR.

Conformément à l'art. 107 OSR, l'instauration d'une zone 30 reste soumise à autorisation et publication, ce qui garantit la transparence et le contrôle de cette mesure.

Les assouplissements se limitent aux routes qui ne sont pas destinées à permettre des transports sûrs, performants et économiques et ils ne s'étendent pas au réseau routier principal. Les tronçons isolés des routes affectées à la circulation qui seront intégrés dans les zones 30 adjacentes doivent continuer d'être instaurés conformément aux règles de l'ancien droit (art. 108, al. 1, 2 et 4). On présume par conséquent que les modifications n'auront aucun impact négatif sur la performance du réseau routier ni sur les transports publics.

La nouvelle réglementation s'applique également aux zones de rencontre. Cette égalité de traitement avec les autres réglementations et restrictions du trafic est judicieuse car ces zones ne sont pas uniquement des endroits où la vitesse est réduite ; l'une de leurs caractéristiques principales est la modification du régime de priorité. Les zones piétonnes étaient déjà été instaurées sur la base de l'art. 3, al. 4, LCR.