

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

Berne, 9 février 2022 / nb
VL zones 30

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

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30
Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux rejette cette proposition de révision. Concernant les zones 30, il estime que le cadre-législatif actuel suffit, de nombreuses zones ayant pu être créées ces vingt dernières années. La nouvelle signalisation pour le co-voiturage ne serait que difficilement applicable sans diminution des capacités pour les autres usagers de la route.

Zones 30

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 aurait pour conséquence d'une part de rendre superflue la réalisation de l'expertise et, d'autre part, d'aménager des zones 30 pour des motifs liés uniquement aux conditions locales, à l'instar des autres réglementations et restrictions du trafic.

Si le PLR salue la diffusion des zones 30 dans les quartiers résidentiels des villes et villages, il estime que sa généralisation dans les localités urbaines n'est pas opportune. Tout d'abord, il est indispensable de conserver une certaine hiérarchie des réseaux, de canaliser les flux sur les axes principaux, afin de décharger les quartiers résidentiels. Les axes principaux doivent donc rester plus attractifs que les secondaires, ce qui implique le maintien d'une différence de vitesse. Les expertises nécessaires pour abaisser ou augmenter la vitesse maximale, prévues à l'art. 32, al. 3 de la [LCR](#) et dont le Conseil fédéral propose la suppression, doivent être conservées. Elles permettent en effet de garantir que les zones 30 soient bien instaurées là où elles sont appropriées.

Le PLR salue en revanche la proposition de clairement différencier dans l'[OSR](#) les routes d'intérêt local de celles affectées à la circulation générale. Cette clarification juridique permettra d'éviter les malentendus survenus par le passé.

L'objectif de l'amélioration des conditions de vie des habitants des centres urbains est partagé par le PLR. Toutefois, la généralisation des zones 30 n'est pas la panacée. Tout d'abord, en matière de sécurité routière, le risque zéro n'existera jamais, à moins d'interdire tout trafic. Ensuite, une meilleure protection contre le bruit peut être atteinte en modernisant le revêtement des routes. Enfin, les véhicules électriques apporteront eux-aussi une amélioration en matière de nuisances sonores. Ils contribueront également à

réduire la pollution atmosphérique en milieu urbain, contribuant ainsi à améliorer la qualité de vie des habitants.

Co-voiturage

Le Conseil fédéral propose d'intégrer un symbole « Covoiturage » dans l'[OSR](#). Celui-ci donnerait accès aux covoitureurs à certaines zones, par exemple celles où prévaut une interdiction générale de circuler, ou certaines voies de communication, notamment les chaussées réservées aux bus. Il permettrait aussi de réserver des places de stationnement aux covoitureurs.

L'accès accordé aux véhicules en co-voiturage aux voies réservées aux bus pourrait effectivement permettre de décharger les autres voies. Toutefois, la mise en œuvre de cette proposition, qui s'avérerait dans tous les cas difficile, ne doit en aucun cas conduire à une réduction de la capacité des routes pour les autres utilisateurs. Le PLR rejette en outre la création d'une signalisation pour les places de stationnement réservées aux véhicules en co-voiturage, car celle-ci impliquerait une réduction des capacités pour les autres utilisateurs de la route.

Si les expériences menées aux postes-frontières des cantons du Tessin et de Genève - à savoir le recours à une signalisation spécifique permettant aux véhicules transportant plusieurs personnes d'emprunter des voies de circulation interdites aux autres véhicules – se sont révélées intéressantes, elles ne sauraient être extrapolées à toute la Suisse. Les zones dans lesquelles ont été menées ces tests comprennent des routes comptant plusieurs voies par sens de circulation. En outre, ces expériences ciblaient très clairement le trafic pendulaire transfrontalier.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
Le Président

Le secrétaire général



Thierry Burkart
Conseiller aux Etats

Jon Fanzun