



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Rapport sur les résultats de la consultation relative à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière – Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage

Consultation réalisée du 10 novembre 2021 au 25 février 2022

TABLE DES MATIÈRES

Synthèse des principaux résultats	3
1. Objet de la consultation	3
2. Réalisation de la procédure de consultation	3
2.1. Avis reçus	3
2.2. Analyse des avis	4
3. Appréciation quantitative générale	4
4. Avis sur les différentes questions	5
4.1. Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30	5
4.2. Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30	11
4.3. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation	14
4.4. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement	19
Annexe : Liste des participants à la consultation	22

Synthèse des principaux résultats

1. Objet de la consultation

Avec la consultation relative à la « révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière – Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage », le Conseil fédéral a soumis aux destinataires de la consultation des propositions de modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21).

Sur les routes d'intérêt local à l'intérieur des localités, des zones 30 pourront être instaurées 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 également pour d'autres motifs liés aux conditions locales (p. ex. améliorer la qualité du cadre de vie). La réalisation d'une expertise ne sera plus nécessaire.

Pour favoriser le covoiturage, il est prévu d'introduire 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'exclure de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes. La plaque complémentaire pourra également être ajoutée aux signaux relatifs au parage pour favoriser le stationnement de véhicules transportant plusieurs personnes.

2. Réalisation de la procédure de consultation

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a réalisé la consultation relative à la « révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière – Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage » du 10 novembre 2021 au 25 février 2022. Ont été invités à y participer les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent également au niveau national ainsi que les autres associations, organisations et milieux intéressés. Les documents ci-dessous ont été mis à la disposition des destinataires :

- deux projets d'ordonnances (OSR et ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre) ;
- rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation ;
- questionnaire ;
- lettres d'accompagnement ;
- liste des destinataires de la consultation.

2.1. Avis reçus

Le nombre d'avis reçus s'est élevé à 102. Ont participé à la consultation 25 cantons, 4 partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale et 4 organisations intercantionales. S'y sont ajoutés les avis de 3 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, de 4 associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national, de 28 associations du secteur des transports et de la mobilité et de 12 organisations de secours. Tous les avis peuvent être téléchargés au format PDF sur le site Internet du Conseil fédéral dans la rubrique « Procédures de consultation terminées – 2021 »¹. Les participants à la consultation n'ont pas tous remis leur avis au moyen du questionnaire mis à leur disposition.

La liste complète des 102 participants à la consultation est présentée en annexe.

¹ https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2021/89/cons_1

2.2. Analyse des avis

Le questionnaire permettait aux participants non seulement de se prononcer pour ou contre les modifications proposées, mais également de faire des remarques et des propositions d'amendement, ainsi que des observations d'ordre général sur la thématique concernée. L'analyse des remarques et des propositions d'amendement relatives aux quatre questions figurant dans le questionnaire a été assurée selon un processus en plusieurs étapes. Chaque position exprimée a d'abord été examinée séparément, puis on les a regroupées en « positions principales ». Les positions principales rendent compte, en substance, des avis de différents participants dont le contenu est similaire. Les remarques et les propositions similaires faites par plusieurs participants ne sont prises en considération qu'une seule fois par position principale. Il en résulte une vue d'ensemble relativement transparente des différents avis. Une certaine imprécision ne peut cependant pas être évitée lors du regroupement des avis en positions principales et de l'attribution des différents avis à ces positions. La teneur exacte de chaque avis peut être retrouvée dans la documentation complète de la procédure de consultation.

3. Appréciation quantitative générale

Dans la partie quantitative du questionnaire, les participants pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non la modification proposée, ou encore s'ils étaient sans avis ou non concernés. L'analyse quantitative des avis reçus donne une première vue d'ensemble de l'appréciation générale du projet de loi.

Participants à la consultation selon la liste des destinataires	Acceptation	Refus	Total
---	-------------	-------	-------

1. Instauration de zones 30 régies uniquement par les prescriptions générales en matière de réglementation et de restrictions du trafic

Cantons	18	7	25
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	2	1	3
Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1	3	4
Organisations intercantionales	4	0	4
Associations du secteur des transports et de la mobilité	12	14	26
Organisations de secours	8	0	8
Autres	16	7	23
Total	64	33	97

2. Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30

Cantons	10	15	25
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	2	1	3
Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1	3	4
Organisations intercantionales	1	3	4
Associations du secteur des transports et de la mobilité	12	15	27
Organisations de secours	7	0	7
Autres	14	9	23
Total	50	47	97

3. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation

Cantons	12	12	24
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	1

Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	2	1	3
Organisations intercantionales	1	3	4
Associations du secteur des transports et de la mobilité	9	17	26
Organisations de secours	0	0	0
Autres	13	3	16
Total	41	37	78

4. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement

Cantons	7	16	23
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	2	4
Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	1
Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1	2	3
Organisations intercantionales	1	3	4
Associations du secteur des transports et de la mobilité	10	12	22
Organisations de secours	0	0	0
Autres	10	8	18
Total	32	43	75

4. Avis sur les différentes questions

4.1. Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30

Question : Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumise aux prescriptions générales en matière de réglementation et de restrictions du trafic (art. 108, al. 4^{bis}, P-OSR) ?

Acceptation

AR, BE, AI, BL, BS, FR, GR, JU, LU, TG, UR, NE, GE, GL, SO, SG, VD, ZH, PES, PSS, PVL, UVS, Association des Communes Suisses, USS, CCCS, CDSVS, CCDJP, CCPCS/SCPVS, ASTAG, ATE, ProVelo, MPS, SVI, BPA, SPC, CITraP, FSU, SMO, ASO-CSS, RdA, AEAI, CSSP, FSSP, ECA, BGV, GVTG, GVG, AGV, LigueBruit, PUSCH, FARES, SSP, UCBA, FSA, Lausanne, Lucerne, Münsingen, Lugano, Verts-ind., UFS, RWU, RZU, NQNV, P. Hartmann

Remarques

Le terme de « route affectée à la circulation générale » ne doit pas être inscrit dans la législation sur la circulation routière.	UR, MPS, LigueBruit, Lucerne
La distinction entre routes d'intérêt local et routes affectées à la circulation générale est inopportune.	P. Hartmann
Le terme de « route d'intérêt local » doit être défini dans la loi.	SG, CCPCS/SCPVS, CCDJP
Il faut régler au niveau fédéral le fait qu'aucune mesure ne devra être prise dans les zones 30 sur les routes d'intérêt local.	RWU
L'instauration d'une zone 30 implique des contrôles réguliers, en particulier aux abords des écoles. De plus, là où la limitation de vitesse à 30 km/h se heurte à une forte résistance, on pourrait envisager une limitation à 40 km/h.	Verts-ind.

Il est indispensable de prévoir une dérogation pour les sapeurs-pompiers, la police et les services de secours, afin de réduire la durée des trajets vers les lieux d'intervention. Si le nombre de zones 30 augmente, les pompiers mettront plus longtemps non seulement pour se rendre de la caserne jusqu'au lieu d'intervention, mais également, s'agissant des sapeurs-pompiers volontaires, pour se rendre à la caserne sur alarme. Selon l'art. 90, al. 3 et 4, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), lorsque la vitesse maximale autorisée est fixée à 30 km/h, le délit de chauffard est réalisé à partir d'une vitesse de 70 km/h. Suivant le lieu d'intervention, les pompiers ne pourront pas respecter le délai d'intervention prescrit de dix minutes. L'instauration simplifiée des zones 30 s'accompagnera certainement d'une multiplication des mesures architectoniques de modération du trafic (p. ex. gendarmes couchés, îlots). Ces mesures sont non seulement associées à des coûts élevés, mais vont également à l'encontre de la dérogation proposée ci-dessus. Il ne devra donc être possible de les mettre en œuvre que si elles sont nécessaires et judicieuses, et après une analyse approfondie des voies d'accès.	BE, SO, LU, CCPCS/SCPVS, CCDJP, CG MPS, SSP, AEAI, AOSS, FSSP, ECA, CSSP, GVB, AGV, GVTG, BGV, GVG, GVZG
La simplification prévue devra également s'appliquer aux routes affectées à la circulation générale si la sécurité du trafic l'exige.	BPA, SPC
Le terme de « route affectée à la circulation générale » doit être défini. De plus, l'abrogation de l'art. 3 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre a pour effet de supprimer la définition du contenu de l'expertise. Il est donc nécessaire de définir le contenu de l'expertise pour les routes affectées à la circulation générale.	GR
Le terme de « route affectée à la circulation générale » n'est pas toujours approprié. Il conviendrait donc d'utiliser des termes concordants (cf. révision des normes VSS) et pertinents.	BS, GE, UR, PSS, UVS, ProVelo, ATE, PUSCH
Il y a lieu de maintenir la possibilité de créer des zones de rencontre sur les routes affectées à la circulation générale.	PSS, ProVelo, ATE, MPS
La distinction entre route affectée à la circulation générale et route d'intérêt local manque de clarté, de même que le terme de « réseau supérieur ». Une solution pratique consisterait à s'appuyer sur le fait que la route est classée ou non dans le plan directeur cantonal.	CDSVS, SVI, RZU
Il est important que sur les tronçons de route limités à 30 km/h, même s'ils sont intégrés dans une zone 30, les conditions de l'art. 108 OSR et de l'art. 5 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre continuent d'être remplies (y c. l'effet de porte).	ZH, AR, UR, CCCS
Il faut tenir dûment compte des éventuels effets préjudiciables à la fiabilité des transports publics. En cas d'instauration de zones 30 étendues, les entreprises de transport doivent être consultées.	LU, PVL, CITraP
Contrairement au terme de « route affectée à la circulation générale », le terme de « route d'intérêt local » n'est pas défini dans le projet de modification de l'OSR. La question se pose en outre de savoir si le terme de « route non affectée à la circulation générale » est synonyme de « route d'intérêt local ».	AI
Dans l'esprit de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), la prise en compte du besoin de protection accru des personnes en situation de handicap – qui légitime l'aménagement de traversées prioritaires de la route sous la forme de passages pour piétons – ne devra plus dépendre de la proximité d'une école ou d'un home.	FSA, ASO-CSS, UCBA

La limitation générale de vitesse dans les localités doit être abaissée à 30 km/h.	GPS, MPS, SVI
La définition de l'art. 1, al. 9, OSR est trop restrictive. Il serait important que dans des contextes particuliers le justifiant (sécurité, contexte local, environnement, fonction urbaine dense, etc.), des éléments du réseau supérieur puissent néanmoins être limités selon un régime de zone 30.	VD
Sur les routes à l'intérieur des localités, les différentes utilisations autres que le trafic, de même que la situation urbanistique, doivent être prises en considération lors de l'évaluation et de la définition des mesures à mettre en œuvre, y compris l'instauration de zones 30.	RZU

Refus

SH, SZ, TI, AG, VS, NW, OW, SVP, SAB, USP, economiesuisse, usam, ACS, FRS, auto-suisse, motosuisse, FMS, UTP, UPSA, VFAS, ASETA, FRE, Mobilitant, GTE, TSZ, Taxiverband ZH, FER, CP, CCIG, CVCI, UTS, SLB, T. Reinmann

Remarques

La distinction entre route affectée à la circulation générale et route d'intérêt local est inopportune, d'autant plus qu'elle est sujette à interprétation.	SH, usam
Si la vitesse maximale est réduite sur des routes affectées à la circulation générale, il y a lieu d'examiner un abaissement de la limitation générale de vitesse dans les localités de 50 à 40 km/h.	SH
L'instauration d'une limitation générale de vitesse à 30 km/h dans les localités est contraire à la volonté du peuple.	SH, UDC, FRS, auto-suisse, GTE, CCIG, Mobilitant
Si de nombreuses zones 30 sont instaurées, il en résultera un ralentissement des transports publics. Des investissements seront donc nécessaires pour maintenir les capacités de transport au même niveau.	SAB, VFAS, UTP, UTS, SLB
Il s'agit d'une dérogation de fait à la limitation générale de vitesse à 50 km/h définie par le Conseil fédéral. Il y a donc un risque que les zones 30 étendues deviennent la règle.	SZ, VFAS, UPSA, auto-suisse, FRS, motosuisse, FMS, ASETA, CCIG, GTE, CVCI
Il est nécessaire d'examiner chaque situation individuellement, afin de faire cesser l'instauration arbitraire de zones 30.	TSZ, Taxiverband ZH
Cette modification entraînera la suppression de passages pour piétons et par conséquent une diminution de la sécurité du trafic.	UDC
La planification des zones 30 doit continuer à faire l'objet d'une évaluation par des experts, notamment pour éviter que des mesures de construction/aménagement risquant d'entraver le passage des engins agricoles ne soient prises, quelle que soit la situation.	USP, ASETA
Abandonner, d'un côté, la réalisation de l'expertise prévue à l'art. 32, al. 3, LCR, alors que l'intention est d'améliorer la qualité de vie dans les zones résidentielles ainsi que la protection contre le bruit et la sécurité du trafic, tout en maintenant, de l'autre, l'obligation de vérifier l'efficacité des mesures réalisées prévue à l'art. 6 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre – du fait que	TI

cette vérification est jugée importante pour les mesures de limitation de vitesse, précisément pour garantir la sécurité du trafic – paraît contradictoire. Il est en effet important que sur les tronçons de route limités à 30 km/h, même s'ils sont intégrés dans une zone 30 (selon la teneur de l'art. 2a, al. 6, P-OSR), les conditions de l'art. 108 OSR et de l'art. 5 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre continuent d'être remplies.	
En cas d'intégration d'une route affectée à la circulation générale dans une zone 30, il convient de viser une identification claire (p. ex. effet de porte).	VS
L'instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/h a des effets négatifs sur les délais d'intervention des organisations de secours.	OW, VS, usam, VFAS
Une extension de la limitation de vitesse à 30 km/h est de nature à compromettre les performances du système de transport. De plus, les automobilistes font de nombreux détours pour arriver à destination en évitant les zones 30.	economiesuisse, FER, CVCI
La modification prévue simplifie également l'instauration des zones de rencontre, qui ne sont toutefois pas équivalentes aux zones 30. L'unité entre la construction et la signalisation doit être préservée pour chacun de ces types de zones. Cette thématique doit être réglée de manière exhaustive dans l'OSR et ne pas faire l'objet, en sus, de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre.	AG
La limitation de vitesse à 30 km/h nécessite de réaliser des mesures architectoniques.	OW, usam, auto-suisse, VFAS

Propositions

<i>Art. 5, al. 3, de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre</i> : à abroger ou à reformuler sous forme potestative.	RWU
<i>Art. 1, al. 10, OSR</i> ¹⁰ Les routes d'intérêt local sont des routes...	SO, AI, CCPCS/SCPVS, CCCS, CCDJP
<i>Art. 1, al. 9, OSR</i> : remplacer l'expression « routes affectées à la circulation générale » par les désignations « réseau de base » et « réseau complémentaire ».	BPA
<i>Art. 1, al. 9, OSR</i> : Les routes affectées à la circulation générale sont conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé. Elles sont garanties d'un système de transport sûr, performant et économique. Dans les régions habitées, il y a lieu de tenir compte de leur utilisation mixte. <i>Art. 1, al. 10, OSR</i> : Les routes d'intérêt local sont des routes non affectées à la circulation générale.	SG
Examiner, en cas d'instauration d'un régime de zone à trafic modéré conformément à l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, s'il n'est pas nécessaire de prévoir un complément selon lequel l'art. 32, al. 3, LCR ne s'applique pas.	Lucerne
La nouvelle base légale devra toujours permettre de réaliser des zones de rencontre sur des routes affectées à la circulation générale.	ProVelo, ATE, PUSCH
Examiner s'il est nécessaire ou non d'adopter des règles particulières pour les transports publics. La fiabilité des transports publics doit être garantie.	LU
Il faut prévoir une dérogation à l'application de la limitation de vitesse pour les sapeurs-pompiers, la police et les services de secours en intervention, ainsi que pour les sapeurs-pompiers volontaires lors de leurs trajets vers la caserne. La vitesse autorisée ne doit cependant pas dépasser 50 km/h. La dérogation doit	BE, SO, VS, LU, CCDJP, CCPCS/SCPVS, SSP, CG MPS,

s'appliquer non seulement en cas de course de service urgente avec gyrophare et avertisseur à tons alternés enclenchés, mais également pour les forces d'intervention qui gagnent la caserne sur alarme. Tout abus de ce privilège est exclu, car il sera toujours possible de prouver qu'une alarme a été donnée. L'ordonnance doit en outre prévoir des restrictions relatives à la réalisation de mesures architectoniques de modération du trafic lors de l'instauration de nouvelles zones 30.	AOSS, AEAI, ECA, FSSP, CSSP, GVB, AGV, GVTG, BGV, GVG, GVZG
<i>Art. 1, al. 9, OSR</i> ⁹ Les routes d'importance majeure à l'intérieur des localités sont conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et font partie intégrante du réseau supérieur. <i>Art. 2a, al. 5, OSR</i> ⁵ Les signaux « Zone 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires. <i>Art. 2a, al. 6, OSR</i> ⁶ Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route d'importance majeure conformément aux exigences de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, il est possible d'intégrer ce tronçon dans une zone 30.	BS
<i>Art. 108, al. 2^{bis}, OSR</i> ^{2bis} À l'intérieur des localités, l'abaissement de la limitation générale de vitesse repose sur l'art. 3, al. 4, LCR ; <i>Art. 108, al. 4^{bis}, OSR</i> ^{4bis} Pour les routes à l'intérieur des localités, il est possible de renoncer à réaliser une expertise (art. 32, al. 3, LCR) si la route concernée n'est pas classée dans le plan directeur cantonal (réseau du trafic motorisé). Variante : [...] si la route concernée n'est pas une route principale (signal 3.03). Supprimer l'art. 5, al. 1, deuxième phrase, de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, car cette disposition exige un aménagement faisant l'effet d'une porte, ce qui n'est pas approprié sur toutes les routes susceptibles de faire l'objet d'une limitation de vitesse à 30 km/h. De plus, les « Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée » doivent être modifiées afin de permettre le marquage « 30 » sur les tronçons de route. Enfin, il y a lieu de corriger certaines incohérences du rapport explicatif².	SVI
Il faut autoriser les zones 30 dans les localités de manière générale, sous réserve, en ce qui concerne les routes classées dans le plan directeur cantonal, de l'existence d'une zone 30 attenante.	CDSVS

² Le rapport explicatif indique que l'instauration de zones 30 sur des routes affectées à la circulation générale devra continuer à être précédée de la réalisation d'une expertise (cf. page 2, 2^e paragraphe, et page 4, commentaire de l'art. 108, al. 4^{bis}). Or, dans l'art. 108, al. 4^{bis}, P-OSR, l'exigence de l'expertise (art. 108, al. 4, OSR) est supprimée pour toutes les zones 30, donc y compris pour celles sur des routes affectées à la circulation générale. Il y a donc contradiction entre le rapport explicatif et la teneur du P-OSR. Le rapport explicatif part peut-être du principe que pour les routes affectées à la circulation générale, il faudra d'abord décider de limiter la vitesse à 30 km/h sur le tronçon de route concerné (avec expertise), et ensuite seulement intégrer ce tronçon dans une zone 30 attenante sur la base d'une deuxième décision. Toutefois, cette procédure est contraire non seulement à la pratique actuelle, mais également à la jurisprudence du Tribunal fédéral. Voir ATF 139 II 145, p. 166, consid. 4.1.3 : « La Cour partage l'avis de l'OFROU selon lequel il faut distinguer entre l'instauration d'une zone 30 et l'intégration d'une route principale dans cette zone. Il est toutefois admissible de regrouper les deux mesures dans une seule et même décision, autrement dit d'instaurer une zone 30 incluant d'emblée un tronçon de route principale. »

<i>Art. 108, al. 2, OSR</i> : Les conditions d'instauration plus strictes (par rapport à l'art. 3, al. 4, LCR) fixées aux let. a à d ne s'appliquent qu'aux routes classées dans le plan directeur cantonal. Abroger l'<i>art. 108, al. 4^{bis}, OSR</i> sans le remplacer.	
Abaissier la limitation générale de vitesse dans les localités de 50 à 30 km/h. <i>Art. 4a, al. 1, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)</i> : a. 30 km/h dans les localités ; Modifier non pas l'<i>art. 108, al. 4^{bis}, OSR</i>, mais l'<i>art. 108, al. 4, OSR</i> : Avant de fixer une vitesse maximale dérogeant vers le haut à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32, al. 3, LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (al. 2) et opportune et respecte le principe de proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe. La fixation d'une vitesse maximale dérogeant vers le bas à une limitation générale de vitesse repose sur l'art. 3, al. 4, LCR. <i>Art. 2a, al. 5, OSR</i> : supprimer l'expression « non affectées à la circulation générale », ce qui rend l'<i>art. 1, al. 9, OSR</i> caduc. Proposition éventuelle : <i>Art. 2a, al. 5, OSR</i> : remplacer l'expression « routes secondaires non affectées à la circulation générale » par « routes secondaires non prioritaires ».	MPS
<i>Art. 1, al. 9, OSR</i> Les routes affectées à la circulation générale sont des routes conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé. Elles servent prioritairement à assurer le transit et à collecter le trafic en provenance des quartiers, ainsi qu'à relier les localités. Autre proposition : Les routes d'intérêt local sont des routes qui servent non seulement à la circulation, mais également aux activités internes du quartier (flânerie, rencontres, jeux, etc.).	UR
<i>Art. 4, al. 2, de l'ordonnance DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre</i> L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des commerces servant à l'approvisionnement quotidien, des structures proposant des services de santé, des arrêts des transports publics, des écoles et des homes.	FSA, UCBA
Maintenir telles quelles les règles de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, OSR. Adopter une règle complémentaire selon laquelle les mesures d'accompagnement habituelles des zones 30, telles que l'absence de passages pour piétons ou les cases de stationnement alternées, ne s'appliquent pas sur les routes parcourues par les transports publics.	UTP
Abroger les <i>art. 1, al. 9, 2a, al. 5, et 6 OSR</i> sans les remplacer. <i>Art. 108, al. 4^{bis}, OSR</i> : Sur les routes à l'intérieur des localités, il est possible de déroger à une limitation générale de vitesse sans expertise préalable, sur la base d'un examen de la proportionnalité de la mesure.	LigueBruit

4.2. Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30

Question : 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) ?

Acceptation

NE, GE, GR, LU, BL, BS, TG, BE, GL, VD, PES, PSS, PVL, UVS, Association des Communes Suisses, USS, CDSVS, ASTAG, ProVelo, MPS, ATE, SVI, BPA, SPC, ASO-CSS, FSU, SMO, CDT, RdA, AEAI, ECA, FSSP, BGV, GVG, GVTG, AGV, SSP, LigueBruit, PUSCH, FARES, Lucerne, Lausanne, Münsingen, RWU, RZU, Lugano, Verts-ind., UFS, NQNV, P. Hartmann

Remarques

L'instauration de zones 30 doit également être autorisée sur des routes affectées à la circulation générale.	PSS, ProVelo, ATE, PUSCH
En cas de doute ou de litige, l'opportunité de l'instauration d'une zone 30 devra continuer à être démontrée par une expertise.	LU, NE
Si nécessaire, il y aura lieu de présenter les effets sur les itinéraires cyclables, les lignes de bus, etc., ce qui sera possible sous une forme simplifiée, sans réaliser de coûteuse expertise.	BL, NE, BS
La modification proposée concerne non seulement les zones 30, mais également les zones de rencontre. Les motifs qui ont conduit à la décision d'instaurer une zone 30 ou une zone de rencontre devront être consignés par écrit.	BS
Des modifications architectoniques, des contrôles de vitesse et d'autres mesures seront nécessaires pour faire respecter la limitation de vitesse inférieure.	SVI, SPC
Comment comparer la situation avant/après la mise en service de la zone 30 ?	RdA
Si les exigences préalables à l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre pouvaient se révéler fastidieuses au regard du niveau de détail demandé, le maintien du contrôle ultérieur obligatoire impliquera néanmoins le fait d'avoir une connaissance chiffrée de la situation de départ, afin d'évaluer l'effet des mesures prescrites, ce qui peut s'apparenter en quelque sorte à une expertise préalable allégée.	GE

Refus

JU, AR, SH, SG, SZ, ZH, FR, SO, AG, TI, AI, VS, NW, OW, UR, UDC, SAB, economiesuisse, usam, USP, CCCS, CCPCS/SCPVS, CCDJP, ACS, UTP, FRS, auto-suisse, UPSA, motosuisse, ASETA, FRE, FMS, VFAS, CITraP, TSZ, Taxiverband ZH, Mobilisant, GTE, FSA, UCBA, FER, CP, CVCI, CCIG, UTS, SLB, T. Reinmann

Remarques

Pas de simplification excessive, afin d'éviter une inflation de la limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le territoire.	ACS, T. Reinmann
Si les faits actuellement établis par voie d'expertise peuvent l'être d'une autre manière équivalente, cette autre forme de preuve suffira.	CCPCS/SCPVS, CCDJP
L'expertise est utile en cas de procédure juridique.	SH, TI
L'expertise oblige à réaliser une analyse approfondie permettant de déterminer si les conditions d'un abaissement de la limitation de vitesse sont effectivement réunies.	SH, TI, AI, JU, FR, UR, CCPCS/SCPVS, Mobilisant, TSZ, Taxiverband ZH
En cas de course d'urgence, rouler à 70 km/h dans une localité où la vitesse est limitée à 50 km/h n'est pas constitutif du délit de chauffard, ce qui est par contre	SH, USP

le cas lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h. Si l'urgence est vitale, un temps précieux sera perdu sur la route.	
Faute de faire préalablement appel aux connaissances spécialisées d'experts, les autorités communales pourraient instaurer à l'avenir des zones 30 et des zones de rencontre qui ne seront ni appropriées ni nécessaires. L'expertise est une base essentielle du choix des mesures de modération du trafic et une étape importante du processus d'assurance qualité.	SZ, OW, UR, TI, JU, NW, SO, SG, ZH, AR, VS, AI, FR, SVP, CCCS, auto-suisse motosuisse, FMS, UPSA, FRS, CP, CCIG, GTE
La simplification de la procédure d'instauration de nouvelles zones 30 peut se révéler problématique du point de vue du trafic agricole. La création de nouvelles zones 30 va souvent de pair avec des mesures d'aménagement et de construction (p. ex. îlots), lesquelles peuvent représenter un obstacle problématique au passage de certains engins agricoles (moissonneuses-batteuses, remorques de travail, etc.).	VS, USP
Il faut évaluer la question de la sécurité dans chaque cas particulier à la lumière du besoin de protection des personnes à mobilité réduite et mettre en œuvre les mesures éventuellement nécessaires (passages pour piétons, refuges, lignes interdisant l'arrêt, zones d'approche bien visibles).	FSA, UCBA
L'expertise est indispensable pour déterminer l'impact sur les transports publics.	SG, UTP

Propositions

Prévoir d'autres modifications de l'OSR qui permettent d'appliquer opportunément la limitation de vitesse à 30 km/h sur de grandes surfaces (y c. sur des routes affectées à la circulation générale).	PSS, ATE, PUSCH
<i>Art. 108, al. 4^{bis}, OSR</i> En dérogation aux al. 1 et 2, l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre est régie uniquement par l'art. 3, al. 4, LCR.	ZH, AR, CCCS
<i>Art. 4, al. 2, de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre</i> L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des commerces servant à l'approvisionnement quotidien, des structures proposant des services de santé, des arrêts des transports publics, des écoles et des homes.	FSA, UCBA, ASO-CSS
<i>Art. 6 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre</i> : abrogation. Avec l'abrogation de l'art. 3, il n'y a plus d'objectifs dont la réalisation puisse être vérifiée. L'art. 6 est donc caduc.	MPS
<i>Art. 2a, al. 7, OSR</i> : Lorsque cela est opportun, l'intégration du tronçon en zone 30 s'accompagnera de mesures de priorisation en faveur des transports publics.	NE
Abroger les art. 1, al. 9, 2a, al. 5, et 6 OSR ainsi que l'art. 5, al. 1, deuxième phrase, de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre sans les remplacer. <i>Art. 108, al. 4^{bis}, OSR</i> Pour les routes à l'intérieur des localités, il est possible de renoncer à réaliser une expertise (art. 32, al. 3, LCR et art. 108, al. 4, OSR) si la route concernée n'est pas	SVI

classée dans le plan directeur cantonal (réseau du trafic motorisé). Variante : [...] si la route concernée n'est pas une route principale (signal 3.03). Autoriser le marquage « 30 » également sur les tronçons de route limités à cette vitesse.	
<i>Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre</i> Art. 3 Expertise L'expertise consiste en un rapport sommaire comprenant notamment : e. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation ; f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs ; g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.	FR
Les commentaires du ch. 3.1 du rapport explicatif relatifs à l'art. 2a, al. 5 et 6, évoquant l'intégration d'un tronçon limité à 30 km/h dans une zone 30 attenante, sans modification de la signalisation, ne sont pas clairs. En effet, il est possible d'intégrer un tronçon de route affectée à la circulation générale limité à 30 km/h dans une zone 30, mais il n'est pas possible d'y placer une signalisation « Zone 30 ». Comment l'utilisateur sera-t-il informé qu'il est dans la zone ?	JU
Le champ d'application de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre doit se limiter aux routes non affectées à la circulation générale. De plus, l'énumération des motifs de l'art. 108, al. 1, OSR doit être étendue compte tenu des nouveaux besoins ressortant de la pratique. Enfin, il faut définir à l'art. 3 de l'ordonnance du DETEC, en lieu et place du contenu de l'expertise, le genre et l'étendue de l'obligation de documentation des zones 30 et y prévoir la possibilité de déroger à la limitation de vitesse et à la priorité de droite.	BE
L'instauration d'une zone 30 sur des routes d'intérêt local doit continuer à s'appuyer sur une expertise (simplifiée). Celle-ci devra inclure obligatoirement une mesure de la vitesse, sur la base de laquelle des mesures d'accompagnement seront définies à l'avenir également. Dans le cadre de la présente révision, il faut en outre prévoir un contrôle de l'efficacité des mesures dans la pratique et définir la procédure à suivre si l'instauration de la zone 30 ne produit pas les effets escomptés.	UR
Abrogation de l'art. 2a, al. 5, OSR. Les traversées de localités dans les zones rurales seront probablement classées comme des routes affectées à la circulation générale. Il faudra néanmoins avoir la possibilité d'y aménager des zones 30 après la réalisation d'une expertise, comme sous le droit actuel.	PVL
Maintien de l'art. 3 en le simplifiant sous la forme d'une recommandation : les autorités ne possédant pas d'indications sur le niveau actuel des vitesses devraient se doter d'un état des lieux préalable afin de pouvoir effectuer un bilan de l'efficacité des mesures.	RdA
Maintien des dispositions actuelles de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, OSR et de l'art. 3 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre.	UTP

¹ Il est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, uniquement : a. [sans changement], b. [sans changement], [nouveau] ou c. si la route à laquelle il est prévu de conférer la priorité fait partie du réseau de lignes des transports publics.	
L'expertise requise selon l'art. 32, al. 4, LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment : c. une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer ; d. des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V_{50} et vitesse 85 % V_{85}) ; e. (nouveau) c. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation ; (nouveau) d. des considérations sur les effets évitables ou devant être compensés sur les transports publics, en particulier sur la stabilité de l'horaire ; (nouveau) e. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs ; (nouveau) f. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.	CITraP

4.3. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation

Question : 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) ?

Acceptation

FR, JU, BL, BS, LU, TG, TI, UR, NE, GR, GE, VD, PVL, PES, PSS, Association des Communes Suisses, USS, usam, CDSVS, SVI, ASTAG, ATE, FSU, SPC, FARES, TSZ, Taxiverband ZH, RdA, LigueBruit, PUSCH, RWU, Lucerne, CP, Münsingen, Lugano, UFS, Mobility, RZU, UTS, T. Reinmann, P. Hartmann

Remarques

Cette mesure devrait également être possible sur une voie de circulation des autoroutes aux abords des villes.	P. Hartmann
Cette mesure ne doit pas affecter les transports publics, du point de vue aussi bien de la stabilité de l'horaire que de la sécurité du trafic.	GR, NE, OW, TI, FR, PSS, PVL, PES, SVI, Lugano, Lucerne, Lausanne, RZU

Le covoiturage ne doit être favorisé que sur les autoroutes (utilisation de la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe et uniquement à partir de trois voies de circulation) et sur certains axes spécifiques.	PVL, RWU
Les taxis font partie des transports collectifs, au même titre que le covoiturage et les offres des transports publics. Il paraît donc arbitraire qu'en présence par exemple d'une voie de circulation autorisée aux véhicules transportant au moins trois personnes, un taxi avec un seul passager doive rester pris dans l'embouteillage du trafic individuel motorisé (TIM), alors qu'un autre taxi avec deux passagers pourra emprunter la voie de covoiturage. L'ouverture de ces voies devra cependant se limiter aux taxis (avec lampe de taxi), car ceux-ci – à la différence d'autres services de transport (p. ex. limousines) – seront difficiles à gérer aux fins de l'application de cette mesure dérogatoire.	TSZ, Taxiverband ZH
Une telle signalisation présente un risque d'encombrement indésirable des voies de circulation réservées aux transports publics.	FR, CDSVS, SVI, CP
Difficile à contrôler.	LU, VD, OW, FR, Lausanne, CDSVS
La mise en œuvre ne doit pas entraîner de lourdes charges administratives.	Association des Communes Suisses
Les véhicules des organisations de secours doivent être autorisés à emprunter les voies de circulation concernées même en l'absence de signaux particuliers.	CDSVS, SVI
Il faut partir du principe que le symbole « Covoiturage » vaut pour tous les véhicules lourds et légers (camions, voitures de livraison, autocars, minibus, taxis, voitures automobiles de travail, etc.) et non uniquement pour les voitures de tourisme. De plus, les entreprises de taxis et de transport par car complètent les transports publics et doivent aussi être autorisées à emprunter les voies de circulation privilégiées.	usam, ASTAG
Le nombre minimal de personnes autorisé doit être clairement visible sur le pictogramme. Du point de vue des transports publics, la question se pose de savoir quels avantages concrets offre l'autorisation du covoiturage sur une voie réservée aux bus par rapport au covoiturage admis sur des voies de circulation pourvues de signaux d'interdiction de circuler. En l'absence d'avantages significatifs, il y a lieu de renoncer à la possibilité « Chaussée réservée aux bus avec plaque complémentaire ». Les véhicules des transports publics devront toujours être autorisés à emprunter les voies de covoiturage, même s'ils ne transportent pas le nombre minimal de personnes requis.	BL
Il est important que le nombre minimal de personnes puisse être fixé par l'autorité qui ordonne la mesure et que le symbole de covoiturage soit harmonisé avec celui en vigueur au niveau international.	BS
La mesure doit être limitée à la circulation dans les centres urbains.	usam
Expose les jeunes conducteurs à un risque accru d'accidents.	SPC
L'autopartage doit aussi être pris en considération.	Mobility
Favoriser le covoiturage pour les véhicules dans la circulation peut être utile aux points de passage frontaliers très fréquentés. Cette mesure est toutefois difficilement applicable dans les zones urbaines, faute de place.	UR, NE

La République et canton de Genève tire un bilan positif de l'expérimentation en cours depuis octobre 2018 à la douane de Thônex-Vallard et soutient l'introduction d'un tel symbole dans l'OSR, ce qui pourra pérenniser cet essai. La possibilité laissée aux autorités compétentes de déterminer le nombre minimal de covoitureurs permet de se conformer à la législation française prévoyant que le covoiturage s'applique à partir de deux personnes. Ce point est particulièrement important pour Genève et ses voies transfrontalières. Sachant en outre que le symbole 3+ n'est pas fixe, cela laisse aux autorités cantonales une marge de manœuvre pour indiquer un autre chiffre, comme 2+.	GE
Pas de co-utilisation des chaussées réservées aux bus. La nouvelle signalisation doit s'appliquer aux voies de circulation TIM et en cas de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU).	PSS, ATE, PUSCH
La nouvelle signalisation doit s'appliquer exclusivement aux voies de circulation TIM existantes.	PES
Il ne paraît pas judicieux de fixer un nombre minimal de personnes autorisées sur les panneaux dès lors que tous les véhicules ne disposent pas du même nombre de places. À tout le moins, il faudrait homogénéiser le nombre minimal de personnes autorisées dans le véhicule à l'échelle d'une localité.	VD

Refus

SH, ZH, AR, AI, VS, NW, BE, GL, SO, SZ, AG, SG, UDC, economiesuisse, CCDJP, CCPCS/SCPVS, CCCS, ProVelo, ACS, auto-suisse, FRE, FMS, ASETA, UPSA, FRS, motosuisse, FSA, UTP, VFAS, ASO-CSS, CDT, CITraP, Mobilitant, GTE, CCIG, CVCI, UCBA

Remarques

Pour ne pas créer d'embouteillages sur les voies de circulation restantes, le covoiturage ne devrait entrer en ligne de compte que sur les tronçons de route comportant au moins trois voies.	SZ
Le risque existe d'entraver la circulation des transports publics.	SH, SG, VS, AR, ZH, NW, AG, UDC, economiesuisse, CCPCS/SCPVS, CCDJP, MPS, UTP, ACS, ProVelo, ASO-CSS, CITraP, GTE
Les voies de circulation réservées aux transports publics ne doivent pas être ouvertes au covoiturage.	SZ, ZH, AR, VS, AG, UVS, CCCS
Tout contrôle est de fait impossible.	ZH, AG, AR, AI, OW, SH, SG, CCCS, CCPCS/SCPVS, ASETA, CCDJP, CDT
Peut être utile aux points de passage frontaliers très fréquentés. Dans les zones urbaines et rurales, les voies de circulation prioritaires sont difficiles à mettre en œuvre, faute de place.	ZH, AR, VS, SO, UVS, CCCS
Le covoiturage doit être une condition de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence.	ProVelo

Les signaux « Interdiction générale de circuler » et « Circulation interdite aux voitures automobiles » sont disposés partout où la circulation ne doit pas être autorisée. Avec l'ajout du nouveau symbole à ces signaux, ces interdictions de circuler seront de moins en moins respectées.	NW, MPS, ASO-CSS
Le bilan du covoiturage dans la zone frontalière franco-suisse est très maigre, et cela avant même la pandémie. Le recours au covoiturage a très faiblement augmenté (+ 2 %), alors que les abus ont atteint les 10 % (entre 8 % et 13 %). Par ailleurs, si la mesure telle qu'elle est proposée devait avoir un effet réel, il conviendrait d'en mesurer l'impact sur la fluidité du transport collectif et la vitesse commerciale moyenne. L'expérience à la frontière franco-genevoise a démontré le faible impact de mesures encourageant le covoiturage. De plus, la possibilité laissée aux covoitureurs de circuler sur des axes où la voiture individuelle n'est pas autorisée nous paraît particulièrement problématique. Enfin, au-delà du fait que l'emprise au sol d'une voiture est la même, quel que soit le nombre de personnes transportées, de grandes réserves sont émises sur la capacité à contrôler le respect des exigences pour le stationnement réservé aux voitures ayant transporté un nombre minimal de personnes.	FER
La sécurité et l'efficacité du trafic seront fortement affectées.	UDC, CCIG
Ne doit s'appliquer que si plus d'une voie de circulation est à disposition.	CDT
Les véhicules des organisations de secours devraient toujours être autorisés à emprunter les voies de covoiturage.	CCCS
Pour les personnes malvoyantes, la mixité des espaces de circulation « à titre dérogatoire » est un défi de plus en matière de mobilité. Les questions de sécurité ne sont pas suffisamment prises en considération.	FSA, UCBA
L'application doit se limiter aux centres urbains et les voies réservées aux bus doivent aussi être ouvertes aux taxis et aux cars de tourisme.	VFAS
L'expérience menée à Genève dans ce domaine n'a eu que de très maigres résultats en matière de recours à ce type de mobilité partagée. Par contre, les tentatives de contourner la mesure sont nombreuses.	GTE

Propositions

<i>Art. 65, al. 15, OSR</i> ¹⁵ [...] Les taxis agréés conformément aux prescriptions communales ou cantonales et marqués comme tels peuvent toujours emprunter les voies de circulation signalées par le symbole « Covoiturage », quel que soit le nombre de passagers (un ou plusieurs) qu'ils transportent.	TSZ, Taxiverband ZH
Abrogation de l'<i>art. 65, al. 15, OSR</i> Proposition éventuelle : <i>Art. 65, al. 15 : [...] « Circulation interdite aux voitures automobiles » (2.03) et « Chaussée réservée aux bus » (2.64) [...]</i> <i>Art. 59</i> ^{2bis} La plaque complémentaire portant la mention « Excepté » et le symbole « Covoiturage » (5.43) ajoutée au signal « Ouverture de la bande d'arrêt d'urgence » (4.77.2) indique que la chaussée ou la voie concernée peut être utilisée par des véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole.	PSS, ProVelo, ATE, PUSCH

Les taxis et les cars de tourisme doivent toujours être autorisés à emprunter les voies de covoiturage, indépendamment du fait qu'ils soient occupés uniquement par le conducteur ou par ce dernier et un ou plusieurs passagers.	usam, ASTAG
[...] 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 » [...] Proposition de complément à l'art. 65, al. 15, OSR : Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules publics en trafic de ligne.	BL
<i>Art. 65, al. 15, OSR</i> ¹⁵ La plaque complémentaire portant la mention « Excepté » et le symbole « Covoiturage » (5.43) ajoutée aux signaux de prescription ou au signal « Chaussée réservée aux bus » (2.64) indique que la prescription ne s'applique pas aux véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole ou que la chaussée ou la voie concernée peut être utilisée par des véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole.	BS
Si la signalisation est adoptée, il faudra préciser que les voies écologiques existantes (trafic mixte bus/vélo) ne pourront pas être ouvertes au covoiturage en raison des effets préjudiciables qui en résulteraient pour les transports publics et le trafic cycliste. Le ch. 2.2 du rapport explicatif doit être complété en conséquence.	BE
<i>Art. 65, al. 15 et 16 OSR</i> ¹⁵ La plaque complémentaire portant la mention [...] ajoutée au signal « Chaussée réservée aux bus » (2.64) [...]	MPS, ASO-CSS
<i>Art. 65, al. 15, OSR</i> ¹⁵ [...] et le symbole « Covoiturage ou autopartage » (5.43) [...] indique que la chaussée ou la voie concernée peut être utilisée par des véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole ou provenant d'une offre d'autopartage.	Mobility
<i>Art. 65, al. 15^{bis}, OSR</i> : Lorsque le symbole « Covoiturage » (5.43) est ajouté au signal « Chaussée réservée aux bus » (2.64), la preuve devra préalablement être établie que l'utilisation par des véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole n'aura pas d'effets préjudiciables notables sur les transports publics.	NE
Il y a lieu d'ajouter une disposition de clarification concernant les taxis.	SG
Le nombre de personnes transportées donnant le droit de bénéficier des dispositions régissant le covoiturage doit être fixé à quatre au minimum (y c. le conducteur).	CITraP
<i>Art. 65, al. 15, OSR</i> ¹⁵ La plaque complémentaire [...] ajoutée aux signaux « Interdiction générale de circuler dans les deux sens » (2.01) et « Circulation interdite aux voitures automobiles » (2.03) [...]	UVS, SVI, CITraP
Modification de l'art. 65, al. 15 in fine, OSR : « [...] transportant plusieurs personnes. »	VD

4.4. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement

Question : 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) ?

Acceptation

FR, JU, LU, BL, BS, GE, NE, PES, SSP, Association des Communes Suisses, USS, CDSVS, ASTAG, ProVelo, SVI, ATE, MPS, CITraP, TSZ, Taxiverband ZH, Mobility, RdA, PUSCH, LigueBruit, FARES, Lucerne, Lausanne, RWU, RZU, UFS, UTS, P. Hartmann

Remarques

Le contrôle sera extrêmement difficile.	LU, TI, OW, BS, NE, FR, PSS, PES, CDSVS, ProVelo, ATE, RZU, SVI, PUSCH, LigueBruit, RWU, Lucerne, Lausanne, UFS, UTS
Les places de stationnement distinctes réservées au covoiturage ne doivent pas faire augmenter le nombre total de places de stationnement. Elles doivent donc être aménagées parmi les places existantes.	LU, PES, PSS, ProVelo, ATE, PUSCH
Un contrôle ne sera possible que de manière automatisée, au moyen d'un système de surveillance (vidéo) des véhicules en stationnement, ce qui paraît disproportionné et surtout très délicat du point de vue du droit de la protection des données.	NE, CDSVS, SVI, UVS
Ce symbole pouvant être utilisé pour le parcage, il doit être limité à des véhicules transportant plusieurs personnes conformément au chiffre figurant sur le panneau et ce à des fins de contrôle par les autorités compétentes à l'arrivée et au départ sur la place de parking.	GE
L'autopartage doit aussi être pris en considération.	Mobility
L'adoption d'une signalisation pour les véhicules utilisés en covoiturage est une mesure encouragée par le département tessinois du territoire, à la suite de l'essai réalisé entre 2020 et 2021 visant à promouvoir des formes de mobilité plus durables. Encourager le covoiturage en accordant des droits particuliers aux véhicules concernés peut contribuer à faire diminuer le trafic et à réduire la pollution environnementale, étant entendu par ailleurs que cela ne doit pas faire obstacle aux transports publics.	TI

Refus

SH, SZ, GR, ZH, AR, TG, BE, AI, VS, NW, UR, GL, SO, AG, SG, VD, PVL, UDC, economiesuisse, usam, CCCS, CCPCS/SCPVs, CCDJP, ACS, FRS, auto-suisse, motosuisse, UPSA, FMS, ASETA, VFAS, FRE, CDT, Mobilitant, GTE, FSA, CP, FER, UCBA, Lugano, CVCI, CCIG, T. Reinmann

Remarques

Contrôle pratiquement impossible.	SZ, VS, TG, AI, AG, SG, UR, VD, NW, BE, UDC, PVL, economiesuisse, CCPCS/SCPVS, auto-suisse, motosuisse, FRS, UPSA, FMS, ASETA, VFAS, FSA, UCBA, RWU, Lugano, CCIG, GTE, CDT, T. Reinmann
Le contrôle n'est possible qu'au moment de l'arrivée ou du départ des véhicules, ce qui implique une lourde charge de surveillance de la part de la police.	SH, AG, TG, CCPCS/SCPVS, CCCS
Garantir une mise en œuvre efficace entraînerait de lourdes charges de personnel (gardiens de parking) ou nécessiterait de mettre en place des instruments de contrôle automatiques. Le risque d'abus est très élevé.	ZH, AR, OW, UR, SO, UDC, CCDJP, CCCS, FSA, CP, UCBA
Si des places de stationnement existantes sont réaffectées exclusivement au co-voiturage, cela réduira d'autant le nombre de places à la disposition de l'ensemble des usagers de la route (notamment places motos et scooters), y compris des places desservant les commerces.	usam, ACS, motosuisse, FRS, FMS, VFAS, UPSA, CCIG, GTE

Propositions

<i>Art. 65, al. 16, OSR</i> ¹⁶ [...] inscrit sur le symbole. Les taxis agréés conformément aux prescriptions communales ou cantonales et marqués comme tels peuvent toujours utiliser ces places de stationnement, quel que soit le nombre de passagers (un ou plusieurs) qu'ils transportent à l'arrivée et au départ.	TSZ, Taxiverband ZH
<i>Art. 65, al. 16, OSR</i> ¹⁶ [...] des véhicules transportant, à l'arrivée et au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole. <i>Art. 79, al. 4, let. e</i> e. [...] les véhicules transportant, à l'arrivée et au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole.	BS
<i>Art. 65, al. 16, OSR</i> ¹⁶ [...] avec le symbole « Covoiturage ou autopartage » (5.43) [...] indique que la surface concernée ne peut être utilisée que par des véhicules transportant, à l'arrivée et au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole ou provenant d'une offre d'autopartage.	Mobility

Proposition supplémentaire [OW](#)

Selon la modification de l'art. 2a, al. 6, OSR, les dispositions ci-dessous s'appliqueront.

Un tronçon de route limité à 30 km/h (abaissement de la vitesse maximale) sur une route affectée à la circulation générale pourra être intégré dans une zone 30 attenante.

- Selon l'art. 2a, al. 5, OSR, le signal « Zone 30 » n'est pas admis sur les routes affectées à la circulation générale.
- Selon le rapport explicatif, il ne sera pas nécessaire de signaler la transition entre un tronçon de route limité à 30 km/h et une zone 30 (pas de signal « Fin de la vitesse maximale 30 » suivi immédiatement du signal « Zone 30 »).
- Les routes affectées à la circulation générale sont prioritaires et il est possible d'y marquer des passages pour piétons.
- Les zones 30 sont soumises au régime de la priorité de droite et généralement dépourvues de passages pour piétons.

Dès lors, si un usager de la route passe de la route principale dans une zone 30 attenante (ou vice-versa), comment s'assurer, **en l'absence de signalisation**, qu'il remarquera clairement le changement de régime de circulation ?

Tous les endroits où une zone 30 débouchera sur un tronçon de route limité à 30 km/h devront être munis d'un signal « Cédez le passage ». Cela suffira-t-il à assurer la clarté nécessaire ?

Quant aux usagers bifurquant d'un tronçon de route limité à 30 km/h dans une zone 30 latérale, aucun signal ne leur indiquera qu'ils changent de régime de circulation. Il n'auront tout au plus pour indice que l'éventuel franchissement d'un trottoir ou le marquage latéral discontinu de la route affectée à la circulation générale. De plus, là où les deux routes seront de même niveau et séparées uniquement par des planelles d'écoulement assurant le drainage, il n'y aura généralement pas de marquage. Cela suffira-t-il à assurer la clarté nécessaire ? Enfin, en cas de pluie et la nuit, même un marquage ne serait guère visible.

Il y a donc lieu d'examiner cette problématique et d'adapter l'OSR en conséquence.

Proposition supplémentaire [NE](#)

Remarques de détail au sujet du rapport d'accompagnement

Dans le rapport explicatif, il est fait mention à plusieurs reprises d'une « distinction entre les routes d'intérêt local et celles affectées à la circulation générale », et que « cette distinction trouve son origine dans le droit de la construction et de l'aménagement du territoire ».

Cette notion est issue à notre connaissance non pas d'une loi fédérale ou cantonale en matière de construction ou d'aménagement du territoire, mais plutôt de la norme VSS 40 040. En conséquence, le canton demande de supprimer la référence à la législation sur les constructions.

Annexe : Liste des participants à la consultation

Désignation	Abréviation
-------------	-------------

Cantons

Canton de Zurich	ZH
Canton de Berne	BE
Canton de Lucerne	LU
Canton d'Uri	UR
Canton de Schwytz	SZ
Canton d'Obwald	OW
Canton de Glaris	GL
Canton de Nidwald	NW
Canton de Fribourg	FR
Canton de Bâle-Ville	BS
Canton de Bâle-Campagne	BL
Canton de Schaffhouse	SH
Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	AR
Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	AI
Canton de Saint-Gall	SG
Canton des Grisons	GR
Canton d'Argovie	AG
Canton de Thurgovie	TG
Canton du Tessin	TI
Canton de Vaud	VD
Canton du Valais	VS
Canton de Neuchâtel	NE
Canton de Genève	GE
Canton de Soleure	SO
Canton du Jura	JU

Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Parti écologiste suisse	PES
Parti vert'libéral Suisse	PVL
Union Démocratique du Centre	UDC
Parti socialiste suisse	PSS

Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Association des Communes Suisses	Association des Communes Suisses
Union des villes suisses	UVS
Groupement Suisse pour les régions de montagne	SAB

Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national

Fédération des entreprises suisses	economiesuisse
Union suisse des arts et métiers	usam
Union suisse des paysans	USP
Union syndicale suisse	USS

Organisations intercantionales

Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein	CCCS
Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses	CDSVS
Commission de la circulation de la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse et de la Société des chefs des polices des villes de Suisse	CCPCS/SCPVS
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police	CCDJP

Associations du secteur des transports et de la mobilité

Automobile Club de Suisse	ACS
Association des importateurs automobiles suisses	auto-suisse
Association des importateurs suisses de motos et scooters	motosuisse
Association suisse du commerce automobile indépendant	VFAS
Association suisse des transports routiers	ASTAG
routesuisse – Fédération routière suisse	FRS
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture	ASETA
Association suisse des ingénieurs et experts en transports	SVI
Fédération romande des écoles de conduite	FRE
CDT Centre de tests dynamiques SA (Dynamic Test Center AG)	CDT (DTC)
Union des transports publics	UTP
Mobilité piétonne Suisse	MPS
Association transports et environnement	ATE
Société suisse de psychologie de la circulation	SPC

PRO VELO Suisse	ProVelo
Fondation SuisseMobile	SMO
Fédération motocycliste suisse	FMS
Union professionnelle suisse de l'automobile	UPSA
Bureau de prévention des accidents	BPA
Architecture sans obstacles – Le centre spécialisé suisse	ASO-CSS
Fédération suisse des urbanistes	FSU
Rue de l'Avenir Suisse	RdA
Mobility Société coopérative	Mobility
Mobilitant.org	Mobilitant
Taxi Sektion Zürich	TSZ
Taxiverband Zürich	Taxiverband ZH
Communauté d'intérêts pour les transports publics Suisse	CITraP
Groupement Transports et Économie	GTE

Organisations de secours

Fédération suisse des sapeurs-pompiers	FSSP
Association des établissements cantonaux d'assurance incendie	AEAI
Gebäudeversicherung Zug (assurance des bâtiments du canton de Zoug)	GVZG
Gebäudeversicherung des Kantons Thurgau (assurance des bâtiments du canton de Thurgovie)	GVTG
Gebäudeversicherung Graubünden (assurance des bâtiments du canton des Grisons)	GVG
Gebäudeversicherung Bern (assurance des bâtiments du canton de Berne)	GVB
Basellandschaftliche Gebäudeversicherung (assurance des bâtiments du canton de Bâle-Campagne)	BGV
Établissement Cantonal d'Assurance (canton de Vaud)	ECA
Établissement d'assurance des bâtiments du canton d'Argovie	AGV
Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers	CG MPS
Coordination suisse des sapeurs-pompiers	CSSP
Autorités et organisations responsables du sauvetage et de la sécurité	AOSS

Autres

Syndicat des services publics	SSP
Union centrale suisse pour le bien des aveugles	UCBA
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	CCIG

Fédération des Entreprises Romandes	FER
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	CVCI
Ville de Lucerne	Lucerne
Ville de Lausanne	Lausanne
Swiss Engineering	UTS
Fédération suisse des aveugles et malvoyants	FSA
Fédération des associations des retraités et de l'entraide en Suisse	FARES
Centre Patronal	CP
Fondation suisse pour la pratique environnementale Pusch	PUSCH
Ligue suisse contre le bruit	LigueBruit
Regionalplanung Winterthur und Umgebung	RWU
Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung	RZU
Neutraler Quartierverein Neubad	NQNV
Verts indépendants	Verts-ind.
Umweltfreisinnige St. Gallen	UFS
Commissione della mobilità Città di Lugano Pianificazione ambiente e mobilità	Lugano
Commune municipale de Münsingen	Münsingen
Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung	SLB
Büro Hartmann & Sauter	P. Hartmann
Tobias Reinmann	T. Reinmann