

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Palais fédéral Nord  
CH-3003 Berne

Lausanne, le 21 février 2022

***Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière - Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage***

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet de révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière visant à simplifier la mise en place de zones 30km/h sur les routes d'intérêt local et à introduire un symbole de covoiturage. Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous faisons part de notre appréciation sur les modifications législatives proposées.

**Contexte général**

Des nombreuses zones 30km/h essaient un peu partout en Suisse romande, notamment à Genève, Fribourg et Sion. A Lausanne, cette vitesse est même généralisée sur plusieurs routes de 22h à 6h du matin. La CVCI s'inquiète de voir cette modification devenir soudainement une normalité le jour comme la nuit. Ces mesures sont de potentielles entraves à la circulation, particulièrement pour les fournisseurs de services qui sont injustement préterités car obligés de circuler sur des axes forts dont la vitesse pourrait être drastiquement réduite. Pour rappel, en 2001, plus de 70% du peuple suisse a voté contre la généralisation du 30 km/h en localité. Tous les cantons avaient refusé cette extension. Bien que les demandes pour plus de zone 30 km/h dans les localités se multiplient, un sondage récemment mené par le TCS montre que plus de 60% de la population est contre cette généralisation.

**Objet de la consultation**

En modifiant l'ordonnance sur la signalisation routière, le Conseil fédéral propose que l'aménagement des zones 30 sur des routes d'intérêt local répondent uniquement aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic. Cela aurait principalement pour avantage de renoncer à toute forme d'expertise pour aménager des zones 30. Notons toutefois que chaque modification devrait encore et toujours faire l'objet d'une décision formelle et d'une publication.

En complément, le Conseil fédéral prévoit de réduire les surcharges de trafic et les atteintes à l'environnement en introduisant dans cette même ordonnance le symbole « covoiturage ». Le covoiturage serait encouragé en donnant droit aux automobilistes de circuler sur des chaussées réservées aux véhicules transportant plusieurs personnes. Ce symbole pourrait être ajouté sur une plaque complémentaire, ajouté aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou au signal « chaussée réservée aux bus ». En présence de ce signe distinctif, les covoitureurs ne seraient pas soumis à la limitation signalée.

L'ordonnance prévoit que les autorités compétentes pourraient appliquer la nouvelle législation à plusieurs voies de circulation, voire-même à l'ensemble de la chaussée.

### **Appréciation**

La CVCI est d'avis que la vitesse 50km/h ne doit en aucun cas devenir une exception au profit de la nouvelle règle du 30km/h. Dit autrement, elle est contre un abaissement général de la vitesse dans les villes et les localités pour les raisons avancées ci-après.

La CVCI entend bien les arguments des défenseurs des zones 30, soit d'améliorer la santé de la population, de réduire les nuisances sonores, de fluidifier le trafic ou encore de renforcer la sécurité en général. Mais il est prouvé que différencier les vitesses en ville permet une meilleure fluidité du trafic non seulement pour les automobilistes, mais aussi pour les vélos électriques qui roulent jusqu'à 45km/h, de même que pour les transports publics. Le projet ne prévoit aucune distinction entre les différentes zones de circulation et ne tient pas compte de la hiérarchie du réseau, conçu dans le but de faciliter au mieux le trafic et de l'ordonner. Différencier les zones permet également une meilleure sécurité routière grâce à une canalisation de l'ensemble des véhicules sur certains axes et ainsi d'éviter un report du trafic dans les quartiers résidentiels. De plus, il est très probable qu'un grand nombre d'automobilistes effectuent de multiples détours pour atteindre leur but. Les temps de trajet seraient alors allongés, allant totalement à l'encontre de la volonté de réduire l'empreinte carbone. Notons également que les routes de localité sont connectées à des routes alentours. Toute cette hiérarchie réfléchie permet d'aiguiller le trafic.

L'accessibilité des centres-villes, l'approvisionnement, l'évacuation ainsi que la fluidité générale du trafic sont des conditions indispensables au bon fonctionnement et à l'équilibre de l'économie. Si les zones 30 sont indéniablement une bonne chose dans les quartiers résidentiels, elles le sont beaucoup moins sur des axes forts. La CVCI est d'avis que la nécessité d'agir réside dans une meilleure utilisation des infrastructures existantes et non dans une restriction de capacité du trafic routier en généralisant des zones de circulations à 30 km/h.

Du point de vue de l'économie, le risque est tout simplement trop grand, sachant que cette modification viendrait s'ajouter à d'autres mesures restrictives envers le trafic en ville, des mesures déjà en marche telles que la tarification de la mobilité, la progressive et agressive interdiction des véhicules 4x4, ainsi que la suppression massive des places de parcs au profit de pistes cyclables.

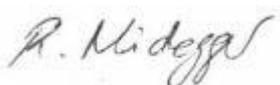
Pour terminer, le problème n'est pas celui des zones 30 km/h, mais plutôt de leur généralisation en milieu urbain de nuit comme de jour. Ce changement drastique, associé aux mesures restrictives liées à la mobilité a comme conséquence indéniable de pousser les commerces à s'exclure des centres-villes pour aller s'installer ailleurs. La CVCI est certes favorable à une mobilité douce, mais de manière réfléchie et non de manière imposée comme ici sans possibilité de débat public hormis cette consultation.

Tout en vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

### **Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie**



Philippe Miauton  
Directeur adjoint



Romaine Nidegger  
Responsable des dossiers politiques