



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes (OFROU)
3003 Bern
Envoi électronique : signalisationsverordnuna@astr.admin.ch

Vernier/Genève, le 24 février 2022

Procédure de consultation

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

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous est reconnaissant pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet de révision mentionné en titre.

De notre point de vue, l'efficacité des zones 30 et de rencontre est directement liée à leurs conception et aménagement. Pour cette raison, nous ne pouvons souscrire ni à l'abandon des motifs techniques de réduction de la vitesse, ni à l'abolition de l'expertise préalable. Nous soulignons à cet égard que la documentation des éléments constitutifs de ces deux mesures est indispensable au contrôle ultérieur de l'efficacité des zones, qui est maintenu dans le projet de révision.

S'agissant du covoiturage, le TCS approuve l'ouverture aux covoitureurs de certaines voies de circulation jusqu'ici fermées au transport individuel. Il s'oppose toutefois fermement à la réservation de places de parc et de voies de circulation sur le réseau des routes nationales.

Vous trouverez ci-joint de plus amples précisions sur notre réponse à votre consultation.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

Peter Goetschi
Président central

Annexe : questionnaire

Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage


Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Touring Club Suisse Sécurité routière / Politique/ Chemin de Blandonnet 4 1214 Vernier
Important : Veuillez envoyer votre avis (document Word) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Projet d'ordonnance sur la signalisation routière (P-OSR)

1.	Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30		
Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?			
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON		<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)	
<p>Les zones 30 et les zones de rencontre déploient toute leur efficacité lorsqu'elles sont judicieusement aménagées et qu'elles favorisent notamment le renvoi des véhicules en transit sur les routes affectées à la circulation générale. La capacité de ces dernières à absorber le trafic de manière fluide est à notre avis une condition nécessaire aux objectifs de modération du trafic, de réduction des nuisances et d'augmentation de la qualité de vie sur les routes non affectées à la circulation générale.</p> <p>La proposition de soustraire l'instauration des zones aux motifs techniques de réduction de la limitation de vitesse de l'art. 108 al. 2 OSR (Danger non perceptible à temps et à écarter ; Nécessité de protéger certains usagers de la route ; Amélioration de la fluidité sur des tronçons très fréquentés ; Réduction des atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants)), combinée à la suppression de l'expertise, et de la soumettre aux seules prescriptions générales en matière de réglementations et de restrictions du trafic n'est pas souhaitable pour les motifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cela va consacrer la généralisation du 30 km/h en localité [dès lors que des zones 30 pourraient être introduites avec pour seul motif l'amélioration de la qualité de vie] ; - cela rendra la distinction entre les zones 30 et les routes affectées à la circulation générale mais limitées à 30 km/h moins claire pour les usagers. Un risque d'autant plus grand qu'il est prévu de faciliter l'intégration de ces routes aux zones 30 (plus seulement à titre exceptionnel). Dans les faits, les nouvelles dispositions permettraient d'instaurer des zones sans réflexion préalable sur les hiérarchies de réseau et les possibilités d'aménagements. Ceci pourrait avoir des répercussions négatives en terme d'accidents, certes moins graves mais pas nécessairement en diminution sur le nombre. 		/	

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30	
	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) ?	
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Les zones 30 ou les zones de rencontre ne se limitent pas à la simple pose de signalisation, mais forment au contraire un projet spatial répondant à des objectifs de modération du trafic, et engendrant une réduction des nuisances et une amélioration de la qualité de vie. C'est donc un projet construit avec une analyse de toutes ses dimensions, y compris les conséquences. Or, pour valider les aménagements de manière définitive, il convient de les expertiser.</p> <p>L'art. 3 de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, qui serait abrogé, prescrit notamment que l'expertise doit contenir un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité (lit. b), une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des mesures permettant de les supprimer (lit. c), de même que des mesures sur les niveaux de vitesse actuels (lit. d). De l'avis du TCS, la documentation initiale de ces points est indispensable à la mise en œuvre correcte et dénuée de risques d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre. Cette documentation servira par ailleurs de référence au contrôle ultérieur de l'efficacité des mesures (art. 6 de l'Ordonnance), qui lui est maintenu dans le projet de révision.</p> <p>Avec l'introduction de l'art. 108 al. 4^{bis} P-OSR et l'abrogation de l'art. 3 de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontres, l'aspect projet disparaît complètement et il est considéré que les zones 30 ou les zones de rencontre sont de simples routes ou rues à 30 km/h ou 20 km/h, avec le risque de ne plus investir correctement dans les aménagements nécessaires des zones 30 ou zones de rencontre.</p> <p>De l'avis du TCS, un projet suivi d'une expertise est indispensable pour toute mise en œuvre d'un abaissement de vitesse, notamment pour renforcer l'aspect sécuritaire de tous les utilisateurs de la voirie, plus particulièrement les plus exposés, tels que les piétons (surtout les enfants et seniors) et les cyclistes. Il est étonnant à ce propos que l'on ait pas davantage investigué sur la thématique des accidents et que le rapport explicatif se borne à mentionner le document du bpa « Augmenter la sécurité routière en limitant la vitesse à 30 km/h », édité en décembre 2020.</p>	/

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation		
<p>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) ?</p>			
<input checked="" type="checkbox"/> OUI, avec une réserve		<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)	
<p>Le TCS s'engage en faveur d'une utilisation rationnelle des moyens de transports et des espaces de circulation à disposition. Il soutient ainsi l'ouverture aux covoitureurs de voies de circulation jusqu'ici interdites aux voitures. La mise à disposition de voies en principe interdites à la circulation ou de voies de bus faiblement fréquentées aux covoitureurs revient à renforcer les capacités et, partant, l'efficacité de notre système de transport. Le principe ne pourra toutefois pas être généralisé et il conviendra au préalable d'étudier au cas par cas l'impact en terme de sécurité routière, d'autant plus qu'il est également prévu d'ouvrir les voies de bus aux vélos et autres engins électriques, une mesure elle aussi saluée par le TCS.</p> <p>A l'inverse, le TCS rejette avec force la possible réservation de voies de covoiturage sur notre réseau des routes nationales, qui n'en compte en général que deux par sens de circulation. Une telle mesure contribuerait, compte tenu de l'étroitesse et du faible nombre de voies, à réduire la capacité générale de notre réseau déjà aujourd'hui régulièrement saturé sur de nombreux tronçons. Pour remédier à la saturation du réseau national, le TCS demande à la Confédération d'une part d'accélérer son programme d'élimination des goulets d'étranglement et, d'autre part, de recourir toujours plus à l'exploitation de la bande d'arrêt d'urgence.</p>		/	

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement		
	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) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	Le TCS s'oppose à une réservation de places de parcs pour les covoitureurs, estimant que la mesure n'est ni applicable, ni contrôlable dans les faits. Il en appelle en outre aux communes, aux cantons et à la Confédération (plan sectoriel des transports) pour qu'ils renoncent à mener des politiques de réduction drastique du stationnement dans le but de contraindre les usagers à un hypothétique transfert modal. Il insiste sur la nécessité de conserver un nombre suffisant de places, pour les visiteurs, les pendulaires tributaires de leur véhicule, mais aussi pour les résidents des centres ne disposant pas d'une place privée. Ces derniers devant pouvoir, comme les visiteurs, compter sur la mise à disposition de places équipées en bornes de recharge qui permettront de favoriser l'avènement de la mobilité électrique là où justement elle présente ses plus grands atouts.		/