



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

Transmis par mail à : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Berne, le 15 février 2022 / FP

Mise en consultation « Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière, Procédure simplifiée pour l'instauration de zones 30 et nouveau symbole pour le covoiturage »

Prise de position de l'Automobile Club de Suisse ACS

Personne à contacter pour toute question complémentaire :
Fabien Produit, Secrétaire général Automobile Club de Suisse ACS,
fabien.produit@acs.ch tél. 031 328 31 17

Madame la Conseillère fédérale Sommaruga, Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions de votre invitation à la mise en consultation « Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière, Procédure simplifiée pour l'instauration de zones 30 et nouveau symbole pour le covoiturage » et la possibilité de nous positionner par rapport à ce sujet.

En sa qualité de membre de routesuisse, l'ACS soutient la prise de position de cette fédération concernant la présente mise en consultation. Dans l'intérêt de nos membres, les points suivants relèvent d'une importance toute particulière :

Constatations générales :

L'ACS rejette tous les articles de la présente révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière. L'électorat suisse s'est clairement prononcé, en 2001, contre l'introduction généralisée des zones limitées à 30 km/h en rejetant massivement l'initiative populaire « Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rues pour tous) ». Pour autant, le Conseil fédéral souhaite simplifier davantage l'introduction de la limitation de vitesse à 30 km/h ce qui, de notre point de vue, va à l'encontre de la volonté populaire.



Simplification de l'introduction de zones limitées à 30 km/h :

L'ACS rejette la simplification de l'introduction de zones limitées à 30 km/h pour les raisons suivantes :

- Cela permettrait aux villes et aux communes d'introduire arbitrairement des zones de 30 km/h sur l'ensemble du territoire. Comme mentionné précédemment, cela va clairement à l'encontre de la volonté populaire.
 - Avec l'introduction générale d'une vitesse limitée à 30 km/h à l'intérieur de l'espace urbain, la hiérarchie actuelle des routes serait rendue caduque.
 - Si les usagers de la route n'arrivent plus à avancer plus vite sur les routes de transit que sur le réseau des routes subordonnées, l'expérience a démontré qu'un trafic d'évitement se met en place dans les quartiers résidentiels.
 - Ce trafic d'évitement constitue une charge supplémentaire pour les quartiers résidentiels. Ainsi, l'effet des zones limitées à 30 km/h, introduites sous la prémisses de la protection contre le bruit, devient obsolète.
 - Parallèlement, les transports publics (bus et tram) subissent des ralentissements, ce qui entraîne l'utilisation de véhicules supplémentaires et donc un nouveau renchérissement pour les usagers des transports publics.
- En considérant l'augmentation du nombre des véhicules électriques, l'introduction d'une limitation de la vitesse à 30 km/h en tant que mesure contre le bruit ne peut plus être invoquée.
- Une limitation générale à 30 km/h ne contribue pas à améliorer la sécurité routière – bien au contraire : on constate aujourd'hui déjà que dans des zones limitées à 30 km/h, des cyclistes dépassent les voitures.

Covoiturage dans la circulation et à l'arrêt

De manière générale, l'ACS salue les mesures visant à fluidifier le trafic. Cependant, elles doivent être judicieuses et pouvoir remplir cet objectif de façon avérée.

Nous rejetons pourtant la proposition de modification de l'ordonnance pour les raisons suivantes :

- Il convient de renoncer de manière générale à la suppression d'une voie, puisque le flux du trafic s'en trouverait entravé.
- Le covoiturage est sensé améliorer le flux du trafic. Malheureusement, c'est le contraire qui se produit. Si une voie dédiée est mise à disposition du covoiturage, elle fera défaut aux autres usagers de la circulation, à savoir à la grande majorité d'entre eux. Avec la réduction de la capacité routière, la circulation sera d'autant plus entravée.
- Il sera difficile d'effectuer le contrôle du covoiturage, ce qui favorisera les abus. Cela se vérifie à l'étranger, où des voies sont réservées spécialement au covoiturage.
- De notre point de vue, les arguments au sujet du covoiturage se rapportant aux cantons de Genève et du Tessin, évoqués par le Conseil fédéral, ne sont pas pertinents. Les essais, effectués jusqu'à présent dans les deux cantons, ne démontrent pas d'effets évidents. Par conséquent, nous émettons des doutes quant à une augmentation du covoiturage due aux mesures prévues à cet effet.
- L'ACS rejette également la mise à disposition exclusive de places de parking aux véhicules de covoiturage. Une limitation supplémentaire du nombre de places de parking n'est pas tolérable. Aujourd'hui, suffisamment de places de parking sont déjà utilisées pour les véhicules électriques (pour les stations de recharge sur le domaine public).



Vous trouverez également notre position sur les questions évoquées plus haut dans le questionnaire rempli en annexe à cette lettre.

Par avance, nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce courrier et de la prise en compte de notre position.

Meilleures salutations,

Automobile Club de Suisse



Fabien Produit
Secrétaire général

L'ACS

Fondé à Genève le 6 décembre 1898, l'Automobile Club de Suisse (ACS) est une association regroupant quelque 95'000 automobilistes suisses pour la sauvegarde des intérêts de la politique de transport, de l'économie, du tourisme, du sport et d'autres intérêts liés au transport individuel motorisé. Il accorde une attention particulière à la législation sur la circulation routière ainsi qu'à son application et s'engage en faveur de la sécurité routière.