

Ständerat

Conseil des États

Consiglio degli Stati

Cussegl dals stadis



**21.4516 n Mo. Schilliger. Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur
comme à l'extérieur des localités**

Rapport de la Commission des transports et des télécommunications du 16 janvier 2024

Réunie le 16 janvier 2024, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États a procédé à l'examen préalable de la motion visée en titre, déposée par le conseiller national Peter Schilliger le 16 décembre 2021 et adoptée par le Conseil national le 18 septembre 2023.

L'auteur de la motion demande que le Conseil fédéral soit chargé de modifier les dispositions de la loi sur la circulation routière (LCR) de manière à respecter la hiérarchie et les différentes fonctions du réseau routier suisse tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités. Les nouvelles dispositions veilleront aussi à ce que les limitations de vitesse correspondantes soient maintenues.

Proposition de la commission

La commission propose, par 8 voix contre 3 et 1 abstention, d'adopter la motion. Une minorité (Hurni, Crevoisier Crelier, Zopfi) propose de rejeter la motion.

Rapporteur : Burkart

Pour la commission :
La présidente

Marianne Maret

Contenu du rapport

- 1 Texte et développement
- 2 Avis du Conseil fédéral du 16 février 2022
- 3 Délibérations et décision du conseil prioritaire
- 4 Considérations de la commission



1 Texte et développement

1.1 Texte

Le Conseil fédéral est chargé de modifier les dispositions de la loi sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) de manière à respecter la hiérarchie et les différentes fonctions du réseau routier suisse tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités. Les nouvelles dispositions devront, d'une part, préserver les fonctions des différentes routes telles qu'elles sont définies dans les normes VSS. Elles veilleront, d'autre part, à ce que les limitations de vitesse correspondantes soient maintenues, en particulier celles de 50 km/h sur les routes à orientation trafic à l'intérieur des localités, tout en prévoyant la possibilité de réduire cette limitation à 30 km/h sur les routes d'intérêt local. Cette clarification au niveau de la loi permettra une révision consécutive de l'ordonnance d'exécution de la LCR, qui portera sur la désignation des routes à l'intérieur des localités.

1.2 Développement

La hiérarchie du réseau routier et les fonctions des différents types de routes doivent être maintenues en Suisse. Elles ont fait leurs preuves et garantissent l'efficacité et la fluidité du trafic transport individuel motorisé, du transport de marchandises et des transports publics.

Actuellement, la limitation de vitesse à 30 km/h s'étend de manière chaotique dans de nombreuses villes et communes, y compris sur les routes à orientation trafic. Il en résulte un affaiblissement de la fonctionnalité du réseau routier. En outre, les utilisateurs de la route reconnaissent moins bien les règles en vigueur (50 limite générale, vitesse maximale 30, zone 30 et zone de rencontre), ce qui pose également problème compte tenu de la sévérité du système de sanctions suisse.

Une hiérarchie claire est pourtant essentielle pour assigner une fonction précise à chaque type de route, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des localités. Dans les localités, la fonction des routes à orientation trafic est de diriger, de relier et de collecter le trafic. Sur ces routes, la vitesse doit être partout limitée à 50 km/h, à quelques exceptions près. Les routes d'intérêt local, en revanche, servent à collecter et à desservir le trafic dans les zones résidentielles. Sur ces routes, la vitesse peut être limitée à 30 km/h, si tel est le souhait des riverains ou des autorités locales. Enfin, les zones 30 et les zones de rencontre (limitées à 20 km/h) sont tout à fait justifiées dans les quartiers résidentiels.

Un guidage du trafic performant réduit le trafic de contournement par les quartiers et renforce par conséquent la sécurité routière.

2 Avis du Conseil fédéral du 16 février 2022

Le 10 novembre 2021, le Conseil fédéral a mis en consultation une proposition visant à simplifier l'instauration de zones 30 sur les routes d'intérêt local à l'intérieur des localités. Celle-ci prévoit désormais la possibilité de renoncer à une expertise à cette fin.

À l'avenir, ces zones pourront être aménagées aussi pour d'autres motifs liés aux conditions locales (par ex. qualité de vie), à l'instar des autres réglementations et restrictions du trafic. À l'heure actuelle, il est possible de mettre en place des zones 30 uniquement pour atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic.

Sur les routes affectées à la circulation générale, la vitesse demeurera en principe limitée à 50 km/h en localité, et les conditions en vigueur pour tout abaissement de la vitesse, à savoir l'examen de la proportionnalité au cas par cas, seront maintenues. Ainsi, les fonctions du réseau routier supérieur ne seront pas compromises et les véhicules continueront d'emprunter ce réseau. Actuellement, les



villes et les communes s'en tiennent au droit en vigueur pour abaisser la vitesse sur les routes affectées à la circulation générale.

La procédure de consultation se poursuit jusqu'au 25 février 2022. Le Conseil fédéral définira ensuite la marche à suivre sur la base des résultats de la consultation. Il refuse toutefois de durcir les règles en matière d'abaissement de la vitesse sur les routes affectées à la circulation générale, comme le réclame l'auteur de la motion.

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

3 Délibérations et décision du conseil prioritaire

Le 18 septembre 2023, le Conseil national a adopté la motion par 102 voix contre 79 et 3 abstentions.

4 Considérations de la commission

La majorité de la commission estime qu'il serait judicieux de clarifier la hiérarchie et les limitations de vitesse correspondantes sur le réseau routier. À ses yeux, la situation juridique actuelle ne garantit pas toujours la hiérarchie du réseau routier, ce qui nuit à la fluidité du trafic. Elle propose donc à son conseil d'adopter la motion faisant l'objet du présent rapport.

La minorité de la commission considère, quant à elle, que la clarification des limitations de vitesse ne saurait suffire à elle seule à améliorer la fluidité du trafic, et que cette question devrait être abordée dans une perspective plus large. Elle souligne en outre que même si les vitesses autorisées étaient inscrites dans la loi, cela ne changerait en rien la pratique actuelle dans les cantons et les communes. Elle propose par conséquent de rejeter la motion.