



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Bern

Courriel : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Fribourg, le 8 février 2022

2022-124

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière, simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage - Procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Suite au courrier de Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, du 10 novembre 2021, les services spécialisés de l'administration cantonale ont analysé le projet de révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière (simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage).

Le Conseil d'Etat a l'avantage de vous faire part de sa prise de position qui prend forme dans le formulaire mis à disposition à cet effet et envoyé en annexe.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Annexe

—

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

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle, le Service de l'environnement, le Service de la Mobilité et le Service des ponts et chaussées ;

à la Police de la circulation ;

à la Chancellerie d'Etat.



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 :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :
Canton de Fribourg

Important :

Veuillez envoyer votre avis (document **Word**) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Remarques générales

La Direction de l'aménagement, de l'Environnement et des constructions DAEC a soumis le projet aux différentes instances suivantes :

- Service des ponts et chaussées
- Service de la mobilité
- Service de l'environnement
- Police cantonale

Le contenu du document fait la synthèse des différents avis récoltés.

Zones 30 et zone de rencontre

Globalement, une simplification des mesures en faveur de l'introduction de zones à vitesse modérées est jugée favorablement par les instances concernées hormis la suppression de l'expertise qui ne paraît pas opportune.

Mesures de covoiturage

Les mesures visant à favoriser le covoiturage sont également jugées favorablement, même si elles semblent surtout adaptées à des tronçons de routes du type « zones transfrontalières ». Elles pourraient toutefois être utiles dans des situations particulières et inciter au covoiturage.

Le stationnement réservé aux voitures faisant du covoiturage reçoit un écho assez favorable car il « récompense » les usagers qui participent à l'effort de diminution du nombre de véhicule sur les routes, mais les questions de contrôle semblent assez délicates.


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 checked="" type="checkbox"/> OUI | <input type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| | Remarques | | |
| | <p>La majorité des zones à vitesse modérées validées à ce jour ne répondent pas à des motifs stricts au sens de l'art. 108 OSR. Elles ont des objectifs plus « généraux » visant à améliorer la sécurité routière, à limiter les nuisances environnementales, et globalement à améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>De ce point de vue, le fait de renvoyer l'instauration des zones à vitesse modérée à des prescriptions générales en matière de restriction du trafic nous paraît adapté à la réalité.</p> | | Proposition d'amendement (texte proposé) |
| | | | - |

| | | | |
|-----------|--|---|--|
| 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 | | |
| | <p>Nous sommes favorables à la simplification de la démarche, notamment pour éviter de longues procédures, mais souhaitons maintenir une expertise sous forme simplifiée.</p> <p>L'expertise est une base technique et tangible nécessaire sur laquelle l'autorité peut s'appuyer pour rendre une décision fondée et argumenter en cas de recours. En outre, seule une expertise permet de prouver la proportionnalité de la mesure, « premier critère pour juger de l'admissibilité matérielle de l'instauration d'une zone 30 » selon les termes du Conseil fédéral et également de fixer des objectifs qui doivent être contrôlés après une année selon art. 6 de l'ordonnance du DETEC 741.213.3</p> | | Proposition d'amendement (texte proposé) |
| | | | <p><i>Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (741.213.3)</i></p> <p>Art. 3 <i>Expertise</i></p> <p>L'expertise requis selon l'art. 32, al. 4,¹ LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment:</p> <ol style="list-style-type: none"> la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre; un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire; une évaluation des déficits existants ou prévisibles, notamment en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer; des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V₅₀ et vitesse 85 % V₈₅); des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, |

¹ Actuellement «selon l'art. 32, al. 3.»

| | | |
|--|--|---|
| | <p>L'expertise telle que connue actuellement peut être simplifiée (voir proposition d'amendement).</p> <p>L'expertise doit être réalisée par des bureaux spécialisés qui ont des notions en matière de trafic et de planification. Elle permet de dresser un « diagnostic » de l'état existant et de proposer des mesures visant à assurer un bon fonctionnement de ces zones.</p> <p>En supprimant l'expertise, les autorités souhaitant mettre en place des zones modérées (essentiellement les communes selon le droit fribourgeois) s'orienteraient directement vers des bureaux de génie-civil qui développeraient des projets sans avoir de réelles bases de planification. Il est donc souhaitable que les zones modérées atteignent au mieux leurs objectifs dès leur introduction et l'expertise sommaire permet justement de déterminer les éléments nécessaires pour y arriver (signalisation, marquage, aménagement etc.).</p> <p>Finalement, l'expertise est une base technique suffisamment générale pour permettre aux collectivités de présenter à leurs citoyens les enjeux et objectifs de ce type de projet et d'augmenter leurs chances que la population y adhère.</p> <p>Nous proposons donc de maintenir l'expertise sans toutefois la relier à l'art. 108 et de simplement modifier l'Ordonnance du DETEC (voir amendement ci-à-côté).</p> | <p>cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation;</p> <p>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;</p> <p>g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.</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 | <input type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| | <p>Remarques</p> <p>Ce type de mesure peut, sous certaines conditions, être intéressante et favoriser un report modal. Il faut pour cela que les voies de bus soient suffisamment étendues et continues pour permettre une incitation au covoiturage.</p> | <p>Proposition d'amendement (texte proposé)</p> | |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Quelques doutes subsistent par rapport à la problématique de la vitesse commerciale des bus si ces derniers doivent partager leur voie avec des véhicules faisant du covoiturage, notamment aux heures de pointes.</p> <p>L'efficacité d'une telle mesure dépend du respect par tous les usagers et nécessiterait la mise en place de contrôles réguliers. Sur ces aspects, la police cantonale relève la quasi-impossibilité de contrôler ce type de mesure sans mettre en place des contrôles automatiques qui ne semblent pas respecter le principe de proportionnalité.</p> <p>Il est également relevé qu'il serait plus juste de prévoir un signal de prescription dédié ainsi que l'amende correspondante. Il est en effet surprenant qu'un même comportement (inobservation de l'obligation de covoiturage) soit sanctionné différemment selon que l'on circule sur une voie de bus (CHF 60.-) ou sur une voie interdite à la circulation des voitures automobiles (CHF 100.-).</p> <p>Enfin, les véhicules des services de secours devraient toujours être autorisés à utiliser ces voies de covoiturage, qu'ils se trouvent en course urgente ou non.</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 checked="" type="checkbox"/> OUI | <input type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| | Remarques | Proposition d'amendement (texte proposé) | |
| | Il semble également relativement compliqué de procéder à des contrôles pour ce type de cases de stationnement. Dans la pratique, il est tout à fait possible qu'un véhicule ait plus de passagers à l'aller qu'au retour et vice-versa et pourrait de ce point de vue se retrouver en infraction. Mais globalement il semble judicieux de favoriser les usagers de la route qui contribuent à diminuer le nombre de véhicules. | | |