



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT  
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE  
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

V. 9.615.2

3003 Berne, le 13 mars 1990

Instructions sur la manière de fixer des dérogations aux  
limitations générales de vitesse

Table des matières

1. Contenu
2. Bases légales
3. Principes
4. Exigences particulières lorsque des limitations de vitesse plus basses sont ordonnées
  - 4.1 Limitations de vitesse plus basses pour améliorer la sécurité routière
  - 4.2 Limitations de vitesse plus basses pour améliorer la fluidité du trafic
  - 4.3 Limitations de vitesse plus basses pour réduire les atteintes à l'environnement
5. Exigences particulières lorsque sont ordonnées des limitations de vitesse plus élevées
6. Dérogations possibles aux limitations générales de vitesse
7. Expertise
  - 7.1 Généralités
  - 7.2 Contenu de l'expertise
8. Manière de procéder
  - 8.1 Compétence
  - 8.2 Décision et publication
9. Abrogation des instructions actuelles
10. Entrée en vigueur

Annexe: Texte des dispositions à observer pour fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse

Vu l'article 108, 5e alinéa, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; version du 25 janvier 1989), nous édictons les instructions suivantes:

## 1. Contenu

Les présentes instructions précisent l'application de l'article 108 OSR concernant les dérogations aux limitations générales de vitesse à l'intérieur des localités, à l'extérieur de celles-ci ainsi que sur les autoroutes et semi-autoroutes (art. 4a, 1er al., de l'ordonnance du 13.11.1962 sur les règles de la circulation routière, OCR), sur des tronçons de route délimités localement. Pour la signalisation des dérogations aux limitations générales de vitesse par zones, selon l'article 2a, OSR, seules sont applicables nos instructions du 3 avril 1989 concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones.

## 2. Bases légales

- Art. 3 LCR, notamment le 2e al. (compétence), le 4e al. (critères légaux) et le 6e al. (mesures de police)
- Art. 32 LCR, notamment le 3e al. (compétence) et le 4e al. (expertise)
- Art. 4a OCR (limitations générales de vitesse)
- Art. 101 OSR, notamment le 3e al. (principe de la nécessité)
- Art. 104 OSR (compétence)
- Art. 107 OSR, notamment le 1er al. (décision et publication) et le 5e al. (principe de la proportionnalité)
- Art. 108 OSR (critères pour édicter des dérogations aux limitations générales de vitesse).

### 3. Principes

Les limitations générales de vitesse règlent la vitesse autorisée lorsque les conditions de la route, de la circulation et de la visibilité sont favorables (art. 4a, 1er al., OCR). Une dérogation vers le bas ou vers le haut - permanente ou limitée dans le temps (p. ex. au moyen d'une signalisation interchangeable) - ne peut entrer en considération que pour un tronçon de route délimité localement, sur lequel les limitations générales de vitesse sont inopportunes, compte tenu de la situation locale particulière.

Par une expertise, il y a lieu d'apporter la preuve que les conditions requises pour fixer une dérogation à la limitation générale de vitesse sont remplies (cf. ch. 7).

Il est recommandé de contrôler le bien-fondé des mesures ordonnées en procédant à leur réexamen. Selon l'article 107, 5e alinéa, OSR, l'autorité est tenue - pour autant que les circonstances se modifient - de réexaminer la réglementation du trafic et, le cas échéant, de l'abroger.

### 4. Exigences particulières lorsque des limitations de vitesse plus basses sont ordonnées

#### 4.1 Limitations de vitesse plus basses pour améliorer la sécurité routière (art. 108, 2e al., let. a et b, OSR)

Un abaissement de la limitation générale de vitesse pour améliorer la sécurité routière s'impose lorsqu'un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps, ou lorsque certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale et que ces objec-

tifs ne peuvent être atteints à l'aide d'autres mesures d'organisation, de construction ou d'exploitation.

Un danger n'est "pas perceptible à temps" (art. 108, 2e al., let. a, OSR), lorsque

- la visibilité insuffisante due à l'aménagement de la route (virages, dos d'âne, noeuds routiers) peut entraîner le conducteur d'un véhicule à commettre une erreur d'appréciation;
- le tracé de la route exige du conducteur une attention accrue (tronçon où des véhicules s'entrecroisent, intersections complexes).

Les usagers de la route qui sont dangereusement menacés par la circulation et sont obligés d'emprunter régulièrement certains tronçons de route (p. ex. les personnes âgées et les enfants dans le périmètre des homes et des écoles) ont besoin "d'une protection spéciale" (art. 108, 2e al., let. b, OSR).

#### 4.2 Limitations de vitesse plus basses pour améliorer la fluidité du trafic (art. 108, 2e al., let. c, OSR)

Par un abaissement de la limitation générale de vitesse sur des tronçons d'autoroute très fréquentés, il est possible d'améliorer la fluidité du trafic et d'accroître le débit de la route.

#### 4.3 Limitations de vitesse plus basses pour réduire les atteintes à l'environnement (art. 108, 2e al., let. d, OSR)

Si un abaissement de la limite de vitesse est envisagé pour réduire de manière importante les atteintes excessives dues au bruit ou aux émissions polluantes que d'autres mesures ne parviennent pas à éviter, il y a

lieu d'appliquer, outre les conditions fixées aux chiffres 2 et 3, respectivement l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (en particulier les art. 13 à 19 et 36 à 44) et l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (notamment les art. 31 à 34). Il convient à cet effet d'examiner également les conséquences sur la sécurité routière et la fluidité du trafic (cf. ch. 7.2, let. e); une attention toute particulière sera accordée à l'application de cette mesure.

5. Exigences particulières lorsque sont ordonnées des limitations de vitesse plus élevées (art. 108, 3e al., OSR)

L'impression optique de la route exerce une influence considérable sur le comportement des conducteurs en matière de vitesse. Pour la route et ses abords, elle est fonction du degré d'aménagement (p. ex. de la largeur), de la forme d'exploitation (p. ex. du nombre de voies, du volume et de la composition du trafic) et de l'espace occupé par la route (constructions, végétation, topographie).

Si une différence notable - due à l'impression optique de la route - apparaît entre le comportement en matière de vitesse et la limitation générale de vitesse, cette dernière peut être augmentée en vue d'améliorer la fluidité du trafic, pour autant toutefois que cette décision ne porte pas préjudice à la sécurité routière et à l'environnement.

Une dérogation à la limitation générale de vitesse vers le haut n'est autorisée qu'à l'intérieur des localités, sur des tronçons de routes prioritaires bien aménagés, dans les conditions suivantes:

- Sont réputés "bien aménagés" les tronçons de route sur lesquels une vitesse supérieure à la limite générale est opportune, en raison de leur degré d'aménagement élevé et homogène.
  
- Les piétons doivent pouvoir disposer d'un trottoir ou d'un chemin piétonnier ainsi que de passages protégés (p. ex. passages pour piétons, îlots de sécurité, feux de signalisation, passages souterrains ou passerelles). Il est indispensable que la circulation des cyclistes et des cyclomotoristes soit séparée du reste du trafic; exceptionnellement, des bandes cyclables suffisent.

6. Dérogations possibles aux limitations générales de vitesse

Selon l'article 108, 5e alinéa, OSR, seules les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse entrent en considération:

Limitation générale de vitesse	Limitations de vitesse plus basses	Limitations de vitesse plus élevées
Autoroutes (120 km/h)	Jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h; dans le périmètre des jonctions et des intersections, d'au- tres réductions se- lon le degré d'aména- gement, la gradation étant fixée à 10 km/h	Aucune
Semi-autoroutes (100 km/h)	Jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h; dans le périmètre des jonctions et des intersections, d'au- tres réductions sel- lon le degré d'aména- gement, la gradation étant fixée à 10 km/h	Aucune
Routes hors localités (80 km/h)	de 10 en 10 km/h	Aucune
Routes dans les localités (50 km/h)	de 10 en 10 km/h	60, 70, 80 km/h

L'expérience a montré que sur les autoroutes et semi-autoroutes des gradations de 20 en 20 km/h suffisent.

## 7. Expertise

### 7.1 Généralités

Selon l'article 32, 4e alinéa, LCR, et l'article 108, 4e alinéa, OSR, on procédera, avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, à une expertise - en tenant compte du principe de la proportionnalité établi à l'article 107, 5e alinéa, OSR - pour déterminer si cette mesure est nécessaire et opportune ou s'il convient d'en adopter d'autres. L'expertise - qui peut être réalisée par des spécialistes de l'administration ou extérieurs à celle-ci - doit fournir à l'autorité les bases objectives lui permettant d'arrêter sa décision.

Le contenu et l'importance de l'expertise dépendent du but de la limitation générale de vitesse et de la situation locale; aussi différent-ils selon les cas.

### 7.2 Contenu de l'expertise

Pour prouver que les conditions permettant d'ordonner une limitation de vitesse sont remplies, il convient de procéder comme il suit:

#### a. Motif

Pour quelles raisons y a-t-il lieu de contrôler la décision de déroger à une limitation générale de vitesse?



**b. Situation initiale**

- Description du genre de route, du degré d'aménagement, de la forme d'exploitation;
- Evaluation de la situation quant aux accidents (fréquence/conséquences) et aux dangers;
- Détermination du niveau actuel de vitesse (p. ex. valeurs des vitesses-50 % et des vitesses-85 %);
- Détermination du volume et de la composition du trafic.

**c. But**

Quel but souhaite-t-on atteindre en dérogeant à la limitation générale de vitesse?

**d. Légalité**

La dérogation prévue à la limitation générale de vitesse est-elle conforme aux bases légales (ch. 2), aux principes (ch. 3) et aux exigences particulières (ch. 4 à 5)?

**e. Analyses supplémentaires**

En fonction de l'objectif à atteindre et de la situation, on procédera, le cas échéant, à des analyses plus précises concernant les caractéristiques des accidents, les dangers potentiels et le déroulement de la circulation, en plus des études requises sous la lettre b.

S'il faut s'attendre à des effets négatifs sur l'environnement lorsqu'une dérogation à la limite générale est prévue, on procédera en plus à une analyse des atteintes sonores conformément à l'ordonnance sur la protection contre le bruit, ou des atteintes à

l'environnement selon l'ordonnance sur la protection de l'air (cf. également le ch. 4.3).

Si une dérogation à la limitation générale de vitesse est envisagée en raison d'atteintes à l'environnement, on examinera aussi quels sont ses effets sur la sécurité routière et la fluidité du trafic.

Les résultats des enquêtes seront joints à l'expertise comme annexes.

f. Evaluation des conséquences

- Dans quelle mesure le but visé peut-il être atteint en dérogeant à la limitation générale de vitesse?
- Quelles sont les autres effets positifs ou négatifs qui peuvent éventuellement intervenir (p. ex. problèmes d'exécution, transferts indésirables du trafic)?

g. Conclusions

Les conclusions contiennent la proposition à l'autorité, accompagnée d'une brève motivation.

8. Manière de procéder

8.1 Compétence

Des dérogations aux limitations générales de vitesse sont édictées

- par l'autorité compétente selon le droit cantonal (art. 32, 3e al., LCR);
- par le DFJP pour les routes nationales de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe, sauf lorsqu'il s'agit de dérogations qui sont rendues nécessaires par des travaux de construc-

tion ou d'entretien et dont la durée n'excède pas une année (art. 32, 3e al., LCR et 108, 1er al., OSR);

- par la police, dans des cas exceptionnels (p. ex. lorsque des situations d'urgence requièrent des mesures immédiates), pour autant qu'il s'agisse d'une mesure temporaire dont la durée n'excède pas huit jours (art. 3, 6e al., LCR, et 107, 4e al., OSR).

## 8.2 Décision et publication (art. 107, 1er et 2e al. et 110, 2e al., OSR)

Pour autant que le DFJP ne soit pas compétent, les mesures seront arrêtées et publiées par l'autorité cantonale, en indiquant les voies de droit; les signaux peuvent être mis en place avant la publication de la décision, pendant 60 jours au plus, lorsque la sécurité de la circulation l'exige ou lorsque l'autorité ordonne des mesures à titre exceptionnel, pour une durée inférieure à une année.

Les mesures, dont l'élaboration incombe au DFJP, seront publiées dans la Feuille fédérale conformément à la loi sur la procédure administrative.

Les mesures ordonnées par la police, qui sont valables 8 jours au plus, ne doivent faire l'objet ni d'une décision ni d'une publication. Lorsqu'elles sont valables plus de 8 jours mais au maximum 60 jours, l'autorité doit les approuver et, dans la mesure où leur validité excède 60 jours, elles feront l'objet d'une décision et d'une publication.

## 9. Abrogation des instructions actuelles

Les instructions du 11 mars 1980 sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse sont abrogées.

10. Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 13 mars 1990

DEPARTEMENT  
FEDERAL DE JUSTICE ET POLICE

*A. Koll*

Annexe: Texte des dispositions à observer pour fixer des  
dérogations aux limitations générales de vitesse

**Texte des dispositions à observer pour fixer des dérogations  
aux limitations générales de vitesse**

---

Art. 3, 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>, al. LCR

<sup>2</sup>Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.

<sup>4</sup>D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. La décision cantonale de dernière instance concernant de telles mesures peut être portée devant le Conseil fédéral dans les trente jours dès sa publication ou sa notification.

<sup>6</sup>Dans des cas exceptionnels, la police peut prendre les mesures qui s'imposent, en particulier pour restreindre ou détourner temporairement la circulation.

**Art. 32 LCR**

<sup>1</sup>La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau.

<sup>2</sup>Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes.

<sup>3</sup>La vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral peut être abaissée ou élevée sur certains tronçons de route par l'autorité cantonale compétente et, sur les routes nationales, par le Département fédéral de justice et police.

<sup>4</sup>Les mesures prévues au 3e alinéa ne peuvent être prises qu'après une expertise; le Conseil fédéral édicte des prescriptions détaillées. Les décisions cantonales de dernière instance et les décisions du Département fédéral de justice et police concernant de telles mesures peuvent faire l'objet d'un recours au Conseil fédéral.

**Art. 4a, al. 1, 3, 3bis, 4 et 5, OCR**

<sup>1</sup>La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables:

- a. 50 km/h dans les localités;
- b. 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes;
- c. 100 km/h sur les semi-autoroutes;
- d. 120 km/h sur les autoroutes.

<sup>3</sup>La limitation générale de vitesse à 80 km/h (1er al., let. b) est valable à partir du signal "Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale" (2.53.1) ou "Fin de la vitesse maximale" (2.53) et, lorsqu'on quitte une semi-autoroute ou une autoroute, à partir du signal "Fin de la semi-autoroute" (4.04) ou du signal "Fin de l'autoroute" (4.02).

<sup>3bis</sup>La limitation générale de vitesse à 100 km/h (1er al., let c) est valable à partir du signal "Semi-autoroute" (4.03) et se termine au signal "Fin de la semi-autoroute" (4.04).

<sup>4</sup>La limitation générale de vitesse à 120 km/h (1er al., let. d) est valable à partir du signal "Autoroute" (4.01) et se termine au signal "Fin de l'autoroute" (4.02).

<sup>5</sup>Lorsque des signaux indiquent d'autres vitesses maximales, celles-ci sont applicables en lieu et place des limitations générales de vitesse (1er al.); il en va de même des vitesses inférieures imposées à certains genres de véhicules par l'article 5 ou à certains véhicules par décision de l'autorité compétente.

**Art. 101, 3e al, OSR**

<sup>3</sup>Les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables. Ils seront disposés d'une manière uniforme, particulièrement sur une même artère.

**Art. 104, 1er au 4e al., OSR**

<sup>1</sup>L'autorité est compétente pour mettre en place et enlever des signaux et des marques. Sont réservées d'une part l'obligation des usagers de la route de signaler les obstacles qu'ils ont créés sur la chaussée (art. 4, 1er al., LCR; art. 23 et 54 OCR) et d'autre part la compétence de la police

de placer les signaux nécessaires, lorsqu'elle a le droit d'ordonner des mesures de son propre chef (art. 107, 4e al.; art. 3, 6e al., LCR).

<sup>2</sup>Les cantons peuvent déléguer aux communes les tâches concernant la signalisation, mais ils sont tenus d'exercer une surveillance.

<sup>3</sup>Les signaux et les marques sur les routes nationales de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe ne peuvent être mis en place, modifiés ou enlevés qu'avec l'autorisation du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE); font exception les signaux et les marques rendus nécessaires par des travaux de construction et d'entretien, qui ne sont pas valables plus d'une année et que l'autorité peut mettre en place conformément aux instructions établies par le DFTCE avec l'accord du DFJP. Les réglementations du trafic décidées par le DFJP sont régies par les articles 108, 1er alinéa, et 110, 2e alinéa.

<sup>4</sup>La Confédération est chargée de la signalisation sur ses propres routes et biens-fonds; elle doit également signaler les routes postales de montagne (art. 45, 2e al.) et les postes de douane (art. 31, 1er al.) et s'occuper de la signalisation relative à des réglementations militaires du trafic.

**Art. 107, 1er, 2e et 5e al., OSR**

<sup>1</sup>C'est à l'autorité qu'il incombe d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3, 3e et 4e al., LCR) qui sont indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription. Ces signaux ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire. Les 2<sup>e</sup> à 4<sup>e</sup> alinéas sont réservés.



<sup>2</sup>Lorsque la sécurité routière l'exige, l'autorité peut mettre en place des signaux indiquant des réglementations locales du trafic au sens du 1er alinéa avant que la décision n'ait été publiée; elle ne peut toutefois le faire que pour 60 jours au plus. Les réglementations locales du trafic introduites à titre expérimental ne seront pas ordonnées pour une durée supérieure à une année; lorsqu'elles durent plus de 60 jours, elle feront l'objet d'une décision et d'une publication, conformément au 1er alinéa.

<sup>5</sup>S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. Lorsque les circonstances qui ont déterminé une réglementation locale du trafic se modifient, cette réglementation sera réexaminée et, le cas échéant, abrogée par l'autorité.

#### Art. 108 OSR

<sup>1</sup>Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité peut ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR) sur certains tronçons de route. Le DFJP est compétent s'il s'agit de routes nationales de 1re ou de 2e classe, sauf pour les dérogations aux limitations de vitesse qui sont rendues nécessaires par des travaux de construction et d'entretien et dont la durée n'excède pas une année.

<sup>2</sup>Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque:

- a. Un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement;
- b. Certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière;

- c. Cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés;
- d. Cela permet de réduire sensiblement les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) qui ne peuvent être évitées par d'autres moyens.

<sup>3</sup>La limitation générale de vitesse peut être relevée, dans les localités, sur les routes prioritaires bien aménagées, si cette mesure permet d'améliorer la fluidité du trafic sans porter préjudice à la sécurité et à l'environnement.

<sup>4</sup>Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32, 4e al., LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (2e al.), opportune et adéquate ou s'il convient d'adopter d'autres mesures.

<sup>5</sup>Les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesses sont autorisées:

- a. Sur les autoroutes: des vitesses inférieures à 120 km/h, jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h; dans le périmètre des jonctions et des intersections, d'autres réductions selon le degré d'aménagement, la gradation étant fixée à 10 km/h;
- b. Sur les semi-autoroutes: des vitesses inférieures à 100 km/h, jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h; dans le périmètre des jonctions et des intersections, d'autres réductions selon le degré d'aménagement, la gradation étant fixée à 10 km/h;
- c. Sur les routes hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes: des vitesses inférieures à 80 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h;

- d. Sur les routes à l'intérieur des localités: 80/70/60 km/h; pour des vitesses inférieures à 50 km/h, la gradation est fixée à 10 km/h;
- e. A l'intérieur des localités, sur les routes de caractère homogène désignées au moyen d'une signalisation par zones (art. 2a): 40/30 km/h.

<sup>6</sup>Le DFJP édicte des instructions sur la manière de fixer les dérogations aux limitations générales de vitesse; lorsque ces dérogations sont indiquées au moyen de la signalisation par zones, le département pourra fixer les exigences concernant l'aménagement des routes.