



Esseiva Catherine, Michellod Savio

Flexibiliser et optimiser les traversées de localité en intégrant le 40 km/h comme limitation générale, en complément au modèle 50 km/h ou 30 km/h

Cosignataires : 9

Réception au SGC : 31.10.22

Transmission au CE : *31.10.22

Dépôt et développement

Dans le cadre de projets d'aménagements routiers ou lors de modifications des zones de circulation au sein des localités, la signalisation et les réglementations sont de rigueur (OSR, LCR, OCR, DETEC).

Dans ces réalisations, il s'agit notamment d'adapter les aménagements existants, d'y instaurer une signalisation, de mettre en place des mesures répondant aux besoins des riverains et de respecter la fonctionnalité **de l'infrastructure**, tout en priorisant la sécurité et en tenant compte des réglementations. Avant la validation et la mise à l'enquête de projets, des expertises doivent être établies, notamment dans le cas d'une dérogation aux limitations générales de vitesse. Il convient de noter que pour les zones 30 et les zones de rencontres, les expertises ne seront plus nécessaires à la suite de la « simplification de l'introduction des zones 30 » sur les routes non affectées à la circulation générale (modifications OSR et DETEC qui entreront en vigueur dès 2023).

Actuellement, les vitesses de circulation dans les localités sont règlementées par le modèle 50 km/h ou 30 km/h. **En revanche, aucune signalisation n'est proposée pour une vitesse de circulation à 40 km/h.** Cette dernière devrait faire l'objet d'une dérogation aux limitations générales de vitesse. Pour éviter cette démarche et dans la mesure où les projets doivent systématiquement passer par les expertises pour une validation effective, nous proposons de faire évoluer la réglementation des signalisations et de la flexibiliser en ajoutant le 40 km/h dans les limitations générales de vitesse.

Ainsi, nous demandons que la vitesse de 40 km/h puisse également être intégrée dans la réglementation des signalisations de localités, pour les zones de circulation principales.

En effet, dans certaines configurations, une vitesse de 40 km pourrait être plus appropriée que le 50 km/h ou le 30 km/h. La flexibilité apportée par une vitesse complémentaire de 40 km/h dans les zones de circulation principales permettrait une optimisation des projets, tout en conservant les aspects sécuritaires et environnementaux :

- > optimisation des zones de circulation ;
- > optimisation des variantes dans le choix des aménagements ;
- > flexibilité de la vitesse lors de nouveaux aménagements ;
- > fluidité des zones de circulation principales, notamment pour les véhicules agricoles.

Cette flexibilité permettra d'assurer les correspondances sur les axes empruntés par des lignes de transports publics. Celles-ci sont en effet indispensables, notamment pour les lignes de bus avec un faible niveau de desserte, pour lesquelles la vitesse de circulation des bus a toute son importance dans les traversées des localités.

*date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

Dans ce contexte, chaque minute compte. En effet, dans l'hypothèse où plusieurs localités opteraient pour de nouveaux aménagements avec une signalisation réduite à 30 km/h en zone village, la correspondance bus/trains de certaines lignes ne pourrait être assurée en raison des décalages possibles dans chaque localité parcourue.

Par conséquent, la flexibilité apportée par l'intégration du 40 km/h en localité, pour les zones de circulation principales, a toute son importance pour la fluidité et l'optimisation de la circulation lors des modifications d'aménagements tout en complétant le modèle 50 km/h ou 30 km/h.

La compétence des cantons dans ce domaine doit bien sûr être clarifiée. A ce sujet, nous souhaitons relever que l'article 32 de la Loi sur la circulation routière (ci-après : LCR) prévoit que : « Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes. L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions. » Toutefois, selon l'article 3 al. 2 de la LCR, les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes.

Conformément à l'article 3 al. 4 de la LCR, d'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires, notamment pour faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales.

Dans la mesure où le canton ne s'estimerait pas compétent en la matière, nous souhaitons tout de même qu'il se prononce sur le fond, afin que nous puissions envisager d'autres démarches pour atteindre le but visé par notre motion.
