



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion 2022-GC-197

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

Auteur-e-s :	Esseiva Catherine / Michellod Savio
Nombre de cosignataires :	9
Dépôt :	31.10.2022
Développement :	31.10.2022
Transmission au Conseil d'Etat :	31.10.2022
Réponse du Conseil d'Etat :	07.11.2023

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 31 octobre 2022, les députés Catherine Esseiva et Savio Michellod demandent la possibilité d'introduire une limitation générale à 40 km/h pour les zones de circulation principales en intérieur de localité, ce qui permettrait d'offrir une alternative à la limitation générale de 50 km/h ou aux zones 30 km/h.

Cette limitation permettrait une plus grande flexibilité et permettrait de garantir les correspondances sur les axes empruntés par les transports publics, de garantir la fluidité des zones de circulation, notamment pour les véhicules agricoles et d'optimiser les variantes dans le choix des aménagements.

La motion relève qu'à l'heure actuelle, l'introduction d'une limitation de vitesse à 40 km/h doit faire l'objet d'une dérogation aux limitations générales de vitesse et qu'une limitation de vitesse 40 km/h en limitation générale éviterait les démarches systématiques d'expertise.

II. Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, il convient de rappeler certaines notions en matière de limitation de vitesse en Suisse :

Il existe actuellement 3 types de limitations de vitesse :

- > Les limitations générales de vitesse
- > Les limitations de vitesses par zone
- > Les dérogations aux limitations générales de vitesse

Il existe, selon l'article 4a de l'Ordonnance fédérale sur la circulation routière (OCR), **4 limitations générales de vitesses** qui constituent des règles fondamentales :

- > 120 km/h : sur les autoroutes
- > 100 km/h : sur les semi-autoroutes

- > 80 km/h : sur les autres routes, en dehors des localités
- > 50 km/h : en intérieur de localité, en présence de bâti compact

Ces limitations de vitesse valent en principe depuis le panneau de début de limitation jusqu'au panneau de fin de limitation, ne nécessitent pas de rappel et ne fixent pas d'autres règles particulières.

Il existe **2 limitations de vitesse par zone** qui sont régies par l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontres (RS 741.213.3) :

- > Les zones 30 km/h
- > Les zones de rencontre (20 km/h)

Ces limitations sont prévues prioritairement sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale et valent depuis le panneau de début de zone jusqu'au panneau de fin de zone. Elles ne nécessitent pas de rappel, mais sont en principe aménagées pour faire respecter la vitesse concernée. Des règles spécifiques telles que la priorité de droite et l'absence de passages pour piétons sauf exception justifiée sont liées à ces régimes de circulation. La priorité est donnée aux véhicules pour les zones 30 et aux piétons pour les zones de rencontre.

Les **dérogations aux limitations générales de vitesse** (p. ex. :70 km/h ; 60 km/h ; 30 km/h, etc.) concernent toute autre limitation de vitesse qui ne rentre pas dans les catégories précitées. Elles peuvent être envisagées pour des raisons de sécurité, pour limiter des atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité de la circulation. Toute dérogation aux limitations générales de vitesse doit faire l'objet d'une expertise selon l'art. 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21) qui doit permettre de déterminer si la mesure proposée est nécessaire, si elle respecte le principe de proportionnalité ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. Ces limitations de vitesse valent depuis le panneau de début jusqu'au panneau de fin de limitation, mais au plus tard jusqu'à la fin de la prochaine intersection. Cela implique qu'il est nécessaire de disposer des panneaux de rappel après chaque intersection, dans les deux sens de circulation.

Concernant les compétences du canton en matière de signalisation et en particulier par rapport aux différents régimes de vitesses, c'est le Service des ponts et chaussées qui est chargé de l'application de ces bases fédérales, qu'il s'agisse des routes cantonales, des routes communales ou des routes privées à usage public. S'agissant de bases communes à toute la Suisse, les cantons disposent d'une marge relativement limitée d'interprétation dans l'application de la signalisation routière.

Du point de vue de la sécurité, la limitation à 40 km/h ne paraît pas pertinente car trop proche de la limitation générale à 50 km/h pour espérer des effets significatifs et une baisse réelle des vitesses. Il apparaît plus judicieux d'aménager les routes en intérieur de localité de manière à viser une vitesse effective de 40 km/h sans forcément changer le régime de circulation, à l'instar des principes prévus dans certains projets de revalorisation des traversées de localité (Valtraloc). Pour rappel, le 50 km/h est une vitesse maximale autorisée mais pas un objectif à atteindre et les conducteurs doivent adapter leur vitesse en tenant compte des circonstances (configuration des lieux, conditions de visibilité, état de la chaussée, densité de la circulation etc.). Il s'agit également de souligner qu'une trop grande variété en termes de régimes de vitesse applicables pourrait s'avérer contre-productive sous l'angle de la sécurité routière. Les usagers doivent en effet pouvoir déduire du contexte

environnant quelle limite générale de vitesse s'applique selon l'art. 4a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR, RS 741.11).

En regard de l'évolution sociétale et des différents besoins qui s'y rapportent, le Conseil d'Etat est d'avis que, là où la vitesse 30 se justifie et est admise, il serait sans doute plus judicieux de disposer d'un instrument du droit fédéral qui permette de régler la vitesse 30 non seulement par le biais d'une limitation de zone ou d'une dérogations aux limitations générales de vitesse, mais aussi par un nouveau lemme « 30 km/h dans les limitations générales de vitesses, de manière à éviter une signalisation pléthorique lorsque les normes (notamment de protection contre le bruit) imposent un passage en localité à 30 km/h. Ce régime de circulation pourrait, en localité et selon le contexte, résoudre bon nombre de problèmes rencontrés, tant en termes de sécurité que d'environnement, tout en évitant certaines contraintes actuelles (répétition du panneau 30 km/h à chaque intersection notamment), sans entrer en concurrence avec les limitations par zone. Une telle proposition a toutefois été refusée récemment par le Parlement fédéral, et ce dernier n'a pas été saisi à ce jour de demandes visant à introduire une possibilité légale de créer une catégorie supplémentaire « 40 km/h » dans la catégorie des limitations générales de vitesse déterminée dans l'OCR.

La compétence relevant de la Confédération, le Conseil d'Etat ne peut que recommander au Grand Conseil de rejeter la motion.