



A l'attention de  
Madame Simonetta Sommaruga,  
Conseillère fédérale

DETEC  
Office fédéral des routes OFROU

[signalisationsverordnung@astra.admin.ch](mailto:signalisationsverordnung@astra.admin.ch)

Genève, le 22 février 2022  
3248/RR- FER N° 05/2022

### **Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30**

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Fédération a pris connaissance avec intérêt de la proposition susmentionnée.

La gestion du trafic routier et l'impact de ce dernier sur l'environnement et la qualité de la vie sont des thèmes d'actualité. Dans ce contexte, le débat sur l'aménagement de zones 30 et l'encouragement au covoiturage a toute son acuité.

Concernant les zones 30, le projet soumis à consultation tend à faciliter leur introduction. Si notre Fédération peut admettre l'intérêt de telles zones dans des quartiers bien précis (zones résidentielles traversées par des routes d'importance secondaire), et constate que de nombreuses villes sont tentées par l'expérience, elle est en revanche opposée à leur généralisation. Or, le présent projet, en proposant l'abrogation pure et simple de l'expertise mentionnée à l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, supprime des cautions qui nous semblent pertinentes et ignore le principe de proportionnalité qui doit présider à de telles décisions. Il nous semble en particulier que nous ne pouvons pas nous passer de l'évaluation des effets attendus de la mesure et de ses éventuels effets négatifs.

Un récent sondage du TCS révèle que si les zones 30 sont vues d'un bon œil par la population, la majorité des personnes sondées rejette sa généralisation, y compris lorsqu'elle est limitée à la période nocturne (22h00-06h00). En revanche, près des trois quarts des sondés sont favorables à de telles zones sur des routes d'intérêt local (notion supprimée dans la proposition du Conseil fédéral), notamment en zones résidentielles.

Le projet du Conseil fédéral va donc trop loin. Il fait fi d'une nécessaire analyse de la situation propre à chaque décision d'instauration de zones 30. Si la volonté d'augmenter la qualité de vie dans les quartiers est compréhensible, il existe d'autres moyens d'y parvenir (revêtement phono absorbant, pneus verts, double vitrage, aménagement paysager ou encore radar de bruit). En outre, le

renouvellement du parc automobile, avec une augmentation à venir du nombre de véhicules électriques – par définition moins bruyants – pourrait également avoir un impact positif sur la pollution sonore.

La mesure ignore par ailleurs les effets collatéraux de l'instauration de zones 30 dans un quartier. Ainsi, la problématique des transports d'urgence doit être prise en compte ; il y va dans certains cas de la vie de personnes. Le report de trafic sur d'autres axes doit également être étudié, de manière à ne pas pénaliser les habitants de certaines rues au profit de ceux que l'on entend protéger avec une zone 30. La problématique des livraisons doit aussi être prise en compte. Les plages horaires dédiées à cette activité sont en effet limitées et il n'est pas certains que ces tâches puissent être remplies en temps et en heures dans ce nouveau contexte. Il ne faudrait pas que l'introduction de zones 30 conduise les entreprises à augmenter leur flotte de véhicules ou leurs tarifs pour pouvoir faire face à leurs obligations. Cela serait contreproductif d'un point de vue environnemental et augmenterait inutilement les charges des entreprises.

Enfin, si nous pouvons bien évidemment comprendre les intérêts des habitants des quartiers concernés, il convient de prendre en compte les intérêts de l'ensemble des habitants qui résident dans les zones concernées, ou qu'ils soient amenés à s'y rendre régulièrement. Nous ne pouvons accepter que les intérêts de certains habitants soient privilégiés, sans une analyse sérieuse des conséquences de la mesure proposée, et que ce projet contribue de facto à monter les habitants de zones particulières contre les autres résidents d'une région. A notre sens, la cohérence du trafic et la fonctionnalité du réseau priment, et les zones 30 doivent donc être prioritairement réservées aux routes locales, de desserte, et de quartier.

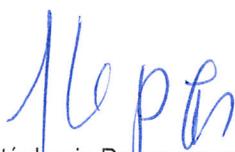
Concernant le covoiturage, notre Fédération estime que le projet n'est pas abouti. Tout d'abord, l'expérience à la frontière franco-genevoise a démontré le faible impact de mesures encourageant le covoiturage. Ensuite, la possibilité laissée aux covoitureurs de circuler sur des axes où la voiture individuelle n'est pas autorisée nous paraît particulièrement problématique. Enfin, au-delà du fait que l'emprise au sol d'une voiture est la même, quel que soit le nombre de personnes transportées, elle émet ainsi de grandes réserves sur la capacité à contrôler le respect des exigences pour le stationnement réservé aux voitures ayant transporté un nombre de personne minimale.

En conclusion, notre Fédération appelle au rejet de ces propositions, ainsi qu'elle le confirme par le biais du questionnaire.

En vous priant de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre parfaite considération.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Stéphanie Ruegsegger  
Directrice Politique générale  
FER Genève



Robert Angelozzi  
Secrétaire patronal  
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.