

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
svg@astra.admin.ch

Paudex, le 27 novembre 2025

**Procédure de consultation : mise en œuvre de la motion 12.4516 Schilliger
« Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités »**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Une mise en œuvre plutôt adéquate

L'article 106, al. 1 LCR autorise le Conseil fédéral à agir par voie d'ordonnance pour le droit de la circulation routière. L'article 39, al.1 de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) prévoit également une telle délégation de compétence au Conseil fédéral. Le Centre Patronal estime donc que l'objectif du respect de la hiérarchie du réseau routier peut être atteint en agissant par le biais des ordonnances qui concernent la circulation routière, comme la protection de l'environnement. A l'avenir, en vue de renforcer la notion de hiérarchie du réseau en localités, il paraît néanmoins souhaitable d'élèver au niveau légal les dispositions de la présente révision.

Concernant les grandes mesures proposées dans la présente proposition de révision, le Centre Patronal estime qu'elles correspondent bien aux attentes des Chambres lorsqu'elles ont accepté la motion mentionnée en titre. Il convient en particulier de souligner le caractère pertinent et proportionné des cinq grandes mesures envisagées, à savoir :

- La garantie de la hiérarchie du réseau même en cas de réduction de vitesse (OSR).
- Le régime d'accompagnement traditionnel de la zone 30 (priorité de droite, passages piétons supprimés) ne s'applique pas aux routes affectées à la circulation générale dont la vitesse a été abaissée à 30 km/h.
- La pose de revêtement phono-absorbant en cas de construction ou de réfection d'une route affectée à la circulation (OPB).
- La baisse de vitesse sur un axe affecté à la circulation générale comme *ultima ratio*, si d'autres mesures susceptibles de réduire les nuisances sonores ne peuvent être adoptées.

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

Le Centre Patronal émet néanmoins quelques réserves et propositions visant à compléter les dispositions prévues. Ces dernières sont exposées ci-dessous.

Modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21)

Le Centre Patronal accepte les grandes lignes de cette modification. Il salue le fait que la hiérarchie du réseau routier doive être respectée, du moins en principe. De même, il évalue favorablement le fait que les expertises demandées lors de la planification de régimes de vitesses par les autorités compétences doivent vérifier si l'orientation du trafic est maintenue. De plus, le rapport explicatif (page 11) précise que « lors de l'évaluation du maintien de la hiérarchie du réseau routier, il n'est en outre pas possible de se focaliser uniquement sur le tronçon de route sur lequel il est prévu d'abaisser la vitesse : il faut tenir compte de l'axe routier dans son ensemble ». A nos yeux, cette précision est importante. En effet, elle fait fidèlement référence au texte adopté par le Parlement. Pour rappel, la motion Schilliger demande un respect de la hiérarchie du réseau à l'intérieur comme à l'extérieur des localités.

Le Centre Patronal signale néanmoins qu'il serait opportun de définir aussi précisément que possible la notion de « routes affectées à la circulation générale ». Cette dernière n'est apparue qu'à la faveur d'une récente modification de l'OSR (2022) qui ne brillait pas par sa clarté. En l'état, cette notion nous semble vague. Selon nous, seule une définition claire permettrait de renforcer la hiérarchie du réseau urbain, ce que demande la motion mentionnée ci-dessus.

A cet égard, le Centre Patronal estime donc qu'une clarification normative de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier au niveau de l'ordonnance serait la bienvenue. Pour illustrer son propos par une proposition concrète, il propose l'intégration d'un nouvel article qui pourrait prendre la forme suivante :

« Art. 1a OSR. Routes affectées à la circulation générale en localité

¹ Les routes affectées à la circulation générale hiérarchisent les voies de circulation de la localité et en constituent le réseau routier structurant de base. Elles sont conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques. Elles permettent ainsi de limiter le trafic motorisé dans les quartiers résidentiels.

² Les routes affectées à la circulation générale sont planifiées, exploitées et aménagées en particulier de manière à :

- canaliser et concentrer le trafic de transit, d'échange (origine ou destination dans la localité), de liaison entre les quartiers et de collecte ;*
- garantir la fluidité du trafic des véhicules, notamment par un guidage prioritaire, performant et continu aux croisements ;*
- favoriser le trafic des véhicules en assurant une capacité élevée.*

³ Constituent dans tous les cas des routes affectées à la circulation générale les routes qui servent au trafic des véhicules des transports publics des lignes du réseau structurant et les axes de circulation prioritaires pour les véhicules des services de secours.

⁴ Toutes les routes n'entrant pas dans les définitions des alinéas 1 à 3 sont des routes non affectées à la circulation générale. Elles se caractérisent par leur complémentarité au réseau des routes affectées à la circulation générale. »

D'autre part, dans le but de clarifier et renforcer leur fonction dans le réseau routier, le Centre Patronal considère que les routes « affectées à la circulation générale » ne devraient pas pouvoir être intégrées dans des zones 30. En effet, en n'excluant pas cette possibilité, le Conseil fédéral ouvre la porte à des régimes de vitesse complexes et peu intelligibles. Pour beaucoup d'usagers de la route, les zones 30 sont aujourd'hui comprises comme un périmètre routier dépourvu de passages piétons, où la priorité de droite est la règle et où le mobilier urbain (chicanes, dos d'âne) incite à une baisse de la vitesse. Par conséquent, instituer une zone 30 sur des routes affectées à la circulation générale risquerait d'entraîner

une confusion peu propice au respect des vitesses maximales et à la sécurité. Nous précisions que cette position ne nous empêche pas de soutenir un abaissement des régimes de vitesses sur certains tronçons de ces routes, s'il se justifie par des raisons impératives (présence d'une école d'un hôpital etc.) et lorsque tout autre moyen d'éviter des nuisances a été épuisé.

Dans un autre registre, il nous semble que l'OSR devrait être complétée d'une réglementation plus claire au regard de l'objectif du Conseil fédéral de privilégier les revêtements peu bruyants dits « phono-absorbants » pour réduire le bruit « à la source ». Actuellement, les effets de la révision prévue ne nous paraissent pas clairs, en particulier pour les tronçons dont la rénovation ou la réparation est actuellement planifiée par les autorités. A cet égard, nous constatons qu'il n'existe ni réglementation claire dans l'ordonnance, ni informations suffisantes dans le rapport explicatif soumis à consultation.

En outre, le Centre Patronal a décelé quelques incohérences dans le rapport explicatif. En effet, le Conseil fédéral précise qu'il est possible de privilégier le phono-absorbant sur l'abaissement de la vitesse pour les planifications existantes moyennant certaines conditions (page 9 : « *Le principe de proportionnalité devra être observé à cet égard, comme lors de chaque action des autorités. Ainsi, le remplacement d'un revêtement routier posé récemment par un revêtement silencieux pourra éventuellement être jugé non proportionné, mais une autre appréciation serait possible si une réfection prochaine du revêtement était de toute façon prévue* ».). Or, dans la partie consacrée au commentaire par article (page 12), il n'est pas fait mention de cette appréciation. Pourtant, elle pourrait être très utile pour évaluer la proportionnalité des décisions prises par les autorités en charge de la planification. Par conséquent, le Centre Patronal propose que l'OSR soit complétée de la manière suivante :

« Art. 108bis OSR Réévaluation périodique des abaissements de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale en localité

¹ Dans les 12 mois suivant une modification importante des circonstances (par exemple pose d'un revêtement phono-absorbant) mais au minimum tous les 10 ans, les abaissements de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale en localité font l'objet d'une réévaluation, d'une nouvelle expertise complète si l'autorité entend maintenir l'abaissement de vitesse, et d'une nouvelle décision par l'autorité compétente.

² Si l'abaissement de vitesse était fondé sur plusieurs motifs au sens de l'art. 108 al. 2, la nouvelle expertise et la nouvelle décision réévalueront la situation et les alternatives possibles pour tous les motifs d'abaissement.

³ Si aucune décision de l'autorité compétente n'intervient dans les délais prescrits à l'alinea 1, l'abaissement de vitesse devient caduc. La voie de la requête (art. 106) est ouverte pour exiger le rétablissement de la signalisation 50 km/h. »

Cet apport est nécessaire pour mettre en œuvre la priorité accordée par le Conseil fédéral aux revêtements peu bruyants. Ainsi, les axes affectés à la circulation générale, dont la vitesse a déjà été réduite à 30 km/h avant l'entrée en vigueur de la présente révision, devraient être réexamинées dans un délai raisonnable. En outre, la réduction de la vitesse maximale serait régulièrement réexamинée, notamment à la lumière des possibilités offertes par les nouveaux revêtements phono-absorbants comme solution alternative à la baisse de la vitesse autorisée.

Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3)

Le Centre Patronal salue le fait que l'ordonnance précise qu'elle ne s'applique pas aux routes affectées à la circulation générale. Comme il l'a signalé ci-dessus, il demande néanmoins que la possibilité d'inclure de telles routes dans les zones 30 soit explicitement exclue.

Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS°741.213.3)

Le Centre Patronal accepte cette modification. En ce qui concerne la pose d'un revêtement phono-absorbant, nous estimons toutefois que les modifications proposées aux articles 108,

al.2. let.d. de l'OSR et 1a de l'OPB pourraient être plus clairement exprimées, en particulier dans la partie dédiée aux commentaires par article du rapport explicatif (voir ci-dessus).

D'autre part, le Centre Patronal salue la recommandation des revêtements routiers phono-absorbants adaptés (art. 8a P-OPB). Il suit avec intérêt les efforts déployés par la Confédération en vue d'accompagner les cantons et les communes dans le choix et dans la pose de revêtement phono-absorbants, dont les performances sont aujourd'hui impressionnantes pour réduire le bruit routier. Sachant que ces revêtements sont coûteux, en particulier pour les petites communes qui doivent parfois débourser des sommes importantes de leur seule poche, ces efforts nous paraissent devoir continuer (voire s'accentuer). A ce sujet, le Centre Patronal observe néanmoins que l'OFEV communique peu sur les efforts réalisés par les cantons et les communes en la matière. En effet, il est actuellement impossible d'obtenir de l'OFEV des précisions détaillées sur l'état d'avancement des différents programmes d'encouragement dont les autorités cantonales et communales profitent.

Conclusions

Sous réserve des commentaires et critiques exposées ci-dessus, le Centre Patronal soutient les modifications législatives mentionnées ci-dessus.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Cenni Najy

Annexe : questionnaire officiel de la consultation



Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger

« Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités » ; questionnaire

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

Centre Patronal
Route du Lac 2
1094 Paudex

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents Word et PDF) d'ici au 5 décembre 2025 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch.

1. Généralités

1. Estimez-vous que les propositions de révision présentées permettent de mettre en œuvre de manière adéquate les demandes formulées dans la motion 21.4516 Schilliger ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
<p>L'article 106, al. 1 LCR autorise le Conseil fédéral à agir par voie d'ordonnance pour le droit de la circulation routière. L'article 39, al.1 de la Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE) prévoit également une telle délégation de compétence au Conseil fédéral. Le Centre Patronal estime donc que l'objectif du respect de la hiérarchie du réseau routier peut être atteint, en agissant par le biais des ordonnances qui concernent la circulation routière, comme la protection de l'environnement. A l'avenir, en vue de renforcer la notion de hiérarchie du réseau en localités, il paraît néanmoins souhaitable d'élèver au niveau légal les dispositions de la présente révision.</p> <p>Concernant les grandes mesures proposées dans la présente proposition de révision, le Centre Patronal estime qu'elles correspondent bien aux attentes des Chambres lorsqu'elles ont accepté la motion mentionnée en titre. Il convient en particulier de souligner le caractère pertinent et proportionné des cinq grandes mesures envisagées, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none">- La garantie de la hiérarchie du réseau même en cas de réduction de vitesse (OSR).- Le régime d'accompagnement traditionnel de la zone 30 (priorité de droite, passages piétons supprimés) ne s'applique pas aux routes affectées à la circulation générale dont la vitesse a été abaissée à 30 km/h.			

	<ul style="list-style-type: none"> - La pose de revêtement phono-absorbant en cas de construction ou de réfection d'une route affectée à la circulation (OPB). - La baisse de vitesse sur un axe affecté à la circulation générale comme <i>ultima ratio</i>, si d'autres mesures susceptibles de réduire les nuisances sonores ne peuvent être adoptées.
--	---

2. Modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21)

2. Approuvez-vous la règle prévoyant que le maintien de la hiérarchie du réseau routier doit être garanti en cas de réduction de la vitesse sur des routes affectées à la circulation générale (art. 108, al. 1, P-OSR) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
<p>Le Centre Patronal accepte les grandes lignes de cette modification.</p> <p>Il signale néanmoins qu'il serait opportun de définir aussi précisément que possible la notion de « routes affectées à la circulation générale ». Cette dernière n'est apparue qu'à la faveur d'une récente modification de l'OSR (2022) qui ne brillait pas par sa clarté. En l'état, cette notion nous semble vague. Selon nous, seule une définition claire permettrait de renforcer la hiérarchie du réseau urbain, ce que demande la motion susmentionnée.</p> <p>A cet égard, le Centre Patronal estime donc qu'une clarification normative de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier au niveau de l'ordonnance serait la bienvenue. Pour illustrer son propos par une proposition concrète, il propose l'intégration d'un nouvel article qui pourrait prendre la forme suivante :</p> <p>« Art. 1a OSR. Routes affectées à la circulation générale en localité</p> <p>¹ Les routes affectées à la circulation générale hiérarchisent les voies de circulation de la localité et en constituent le réseau routier structurant de base. Elles sont conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques. Elles permettent ainsi de limiter le trafic motorisé dans les quartiers résidentiels.</p> <p>² Les routes affectées à la circulation générale sont planifiées, exploitées et aménagées en particulier de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - canaliser et concentrer le trafic de transit, d'échange (origine ou destination dans la localité), de liaison entre les quartiers et de collecte ; - garantir la fluidité du trafic des véhicules, notamment par un guidage prioritaire, performant et continu aux croisements ; - favoriser le trafic des véhicules en assurant une capacité élevée. <p>³ Constituent dans tous les cas des routes affectées à la circulation générale les routes qui servent au trafic des véhicules des transports publics des lignes du réseau structurant et les axes de circulation prioritaires pour les véhicules des services de secours.</p> <p>⁴ Toutes les routes n'entrant pas dans les définitions des alinéas 1 à 3 sont des routes non affectées à la circulation générale. Elles se caractérisent par leur complémentarité au réseau des routes affectées à la circulation générale. »</p>		

3. Acceptez-vous qu'il faille examiner, dans le cadre de l'expertise, si une éventuelle affectation à la circulation générale (art. 1, al. 9) est maintenue en cas de dérogation à une limitation générale de vitesse (art. 108, al. 4, P-OSR) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
<p>Le Centre Patronal salue le fait que la hiérarchie du réseau routier doive être respectée, du moins en principe. De même, il évalue favorablement le fait que les expertises demandées lors de la planification de régimes de vitesses par les autorités compétences doivent vérifier si l'orientation du trafic est maintenue. De plus, le rapport explicatif (page 11) précise que « lors de l'évaluation du maintien de la hiérarchie du réseau routier, il n'est en outre pas possible de se focaliser uniquement sur le tronçon de route sur lequel il est prévu d'abaisser la vitesse : il faut tenir compte de l'axe routier dans son ensemble ». A nos yeux, cette précision est importante. En effet, elle fait fidèlement référence au texte adopté par le Parlement. Pour rappel, la motion Schilliger demande un respect de la hiérarchie du réseau à l'intérieur comme à l'extérieur des localités.</p> <p>D'autre part, la modification concernant les expertises doit être clairement communiquée aux autorités d'exécution afin qu'elles puissent adapter leurs pratiques en conséquence. Par ailleurs, si l'expertise d'une commune concerne à la fois le réseau routier secondaire (cantonal) et primaire (fédéral), le TCS estime que les autorités compétentes doivent en être informées suffisamment tôt.</p>			

4. Acceptez-vous que sur les routes affectées à la circulation générale, il ne soit permis d'abaisser la limitation générale de vitesse pour des motifs de protection de l'environnement que si l'atteinte excessive à l'environnement (bruit, polluants) ne peut être évitée autrement (art. 108, al. 2, let. d, P-OSR) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
<p>Le Centre Patronal soutient cette adaptation, importante pour une mise en oeuvre adéquate de la motion Schilliger. Il est néanmoins souhaitable que l'ordonnance soit complétée par un article clarifiant son application pour les autorités d'exécution (communes et cantons) et judiciaires.</p> <p>Il nous semble que l'OSR devrait être complétée d'une réglementation plus claire au regard de l'objectif du Conseil fédéral de privilégier les revêtements peu bruyants dits « phono-absorbants » pour réduire le bruit « à la source ». Actuellement, les effets de la révision prévue ne nous paraissent pas clairs, en particulier pour les tronçons dont la rénovation ou la réparation est actuellement planifiée par les autorités. A cet égard, nous constatons qu'il n'existe ni réglementation claire dans l'ordonnance, ni informations suffisantes dans le rapport explicatif soumis à consultation.</p> <p>En outre, nous avons décelé quelques incohérences dans le rapport explicatif. En effet, le Conseil fédéral précise qu'il est possible de privilégier le phono-absorbant sur l'abaissement de la vitesse pour les planifications existantes moyennant certaines conditions (page 9 : « <i>Le principe de proportionnalité devra être observé à cet égard, comme lors de chaque action des autorités. Ainsi, le remplacement d'un revêtement routier posé récemment par un revêtement silencieux pourra éventuellement être jugé non proportionné, mais une autre appréciation serait possible si une réfection prochaine du</i></p>			

revêtement était de toute façon prévue ».). Or, dans la partie consacrée au commentaire par article (page 12), il n'est pas fait mention de cette appréciation. Pourtant, elle pourrait être très utile pour évaluer la proportionnalité des décisions prises par les autorités en charge de la planification. Par conséquent, le Centre Patronal propose que l'OSR soit complétée de la manière suivante :

« Art. 108bis OSR Réévaluation périodique des abaissements de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale en localité

¹ Dans les 12 mois suivant une modification importante des circonstances (par exemple pose d'un revêtement phono-absorbant) mais au minimum tous les 10 ans, les abaissements de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale en localité font l'objet d'une réévaluation, d'une nouvelle expertise complète si l'autorité entend maintenir l'abaissement de vitesse, et d'une nouvelle décision par l'autorité compétente.

² Si l'abaissement de vitesse était fondé sur plusieurs motifs au sens de l'art. 108 al. 2, la nouvelle expertise et la nouvelle décision réévalueront la situation et les alternatives possibles pour tous les motifs d'abaissement.

³ Si aucune décision de l'autorité compétente n'intervient dans les délais prescrits à l'alinéa 1, l'abaissement de vitesse devient caduc. La voie de la requête (art. 106) est ouverte pour exiger le rétablissement de la signalisation 50 km/h. »

Cet apport est nécessaire pour mettre en œuvre la priorité accordée par le Conseil fédéral aux revêtements peu bruyants. Ainsi, les axes affectés à la circulation générale, dont la vitesse a déjà été réduite à 30 km/h avant l'entrée en vigueur de la présente révision, devraient être réexamинées dans un délai raisonnable. En outre, la réduction de la vitesse maximale serait régulièrement réexamинée, notamment à la lumière des possibilités offertes par les nouveaux revêtements phono-absorbants comme solution alternative à la baisse de la vitesse autorisée

3. Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3)

5. Acceptez-vous qu'il soit précisé que l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'applique pas sur les routes affectées à la circulation générale, même si des tronçons de ces dernières sont intégrés dans une zone 30 (art. 1a P-O-DETEC) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
---	------------------------------	--

Le Centre Patronal salue le fait que l'ordonnance précise qu'elle ne s'applique pas aux routes affectées à la circulation générale. Comme il l'a signalé ci-dessus, il demande néanmoins que la possibilité d'inclure de telles routes dans les zones 30 soit explicitement exclue.

Malheureusement, les autorités cantonales ou communales ne respectent pas toujours la signalisation routière prescrite par la Confédération, par exemple en ce qui concerne les règles de priorité (priorité à droite dans les zones 30 et 20 exclusivement) pour les axes affectés à la circulation générale. Cette proposition du Conseil fédéral est donc pertinente.

	<p>En revanche, nous invitons le Conseil fédéral à supprimer de l'OSR la possibilité d'intégrer des axes affectés à la circulation générale dans des zones 30 (art 2a al.6 de l'OSR). Le fait d'avoir des zones 30 « ordinaires » et des tronçons de zones 30 affectés à la circulation générale sans priorité de droite, avec passage pour piétons et dépourvues de mobilier urbain dédié rend la lisibilité compliquée pour les usagers de la route. Le risque de confusion, d'erreurs et d'accidents est alors élevé.</p>
--	--

4. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS°741.213.3)

6. Approuvez-vous l'obligation de poser un revêtement routier phonoabsorbant adapté en cas de construction de routes affectées à la circulation générale en localité ou de remplacement du revêtement routier sur de telles routes (art. 8a P-OPB) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
--	---	------------------------------	--

Le Centre Patronal salue la proposition visant à privilégier les revêtements routiers phono-absorbants. Il demande toutefois quelques précisions et une communication claire aux autorités afin de les aider à évaluer la proportionnalité des projets de planification.

Le Centre Patronal suit attentivement les efforts déployés par la Confédération pour pousser les cantons et les communes à privilégier les revêtements peu bruyants. Dans ce contexte, il estime que l'extrait suivant du rapport explicatif (partie générale) est important pour l'interprétation de l'art. 8a OPB :

« Peu après la transmission de la motion 21.4516, la question de l'abaissement de la vitesse maximale a été abordée dans le cadre des délibérations sur la modification de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (22.085). Le Conseil national avait approuvé une adaptation selon laquelle il n'était pas possible d'exiger un abaissement des vitesses maximales sur des routes affectées à la circulation générale pour des motifs de protection de l'environnement. Sur proposition du Conseil des États, cette adaptation avait ensuite été abandonnée, parce que le sujet des réductions de vitesse devait être examiné dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 21.4516. ».

Dans les instructions que l'OFROU et l'OFEV transmettront aux cantons et aux communes, le Centre Patronal attend donc qu'il soit explicitement précisé que la pose de revêtements phono-absorbants soit considérée comme la principale mesure de réduction du bruit du trafic routier à la source, ceci d'autant plus que ces derniers permettent de réduire l'empreinte sonore jusqu'à 9 décibels.

7. Acceptez-vous que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommande des revêtements routiers phonoabsorbants adaptés (art. 8a P-OPB) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
--	---	------------------------------	--

Le Centre Patronal accepte cette modification. En ce qui concerne la pose d'un revêtement phono-absorbant, nous estimons toutefois que les modifications proposées aux articles 108, al.2. let.d. de l'OSR et 1a de l'OPB pourraient être plus clairement exprimées, en particulier dans la partie dédiée aux commentaires par article du rapport explicatif.

D'autre part, le Centre Patronal salue la recommandation des revêtements routiers phono-absorbants adaptés (art. 8a P-OPB). Il suit avec intérêt les efforts déployés par la Confédération en vue d'accompagner les cantons et les communes dans le choix et dans la pose de revêtement phono-absorbants, dont les performances sont en progression constante pour réduire le bruit routier. Sachant que ces revêtements sont coûteux, en particulier pour les petites communes qui doivent parfois débourser des sommes importantes de leur seule poche, ces efforts nous paraissent devoir continuer (voire s'accentuer).

A ce sujet, le Centre Patronal observe néanmoins que l'OFEV communique peu sur les efforts réalisés par les cantons et les communes en la matière. En effet, il est actuellement impossible d'obtenir de l'OFEV des précisions détaillées sur l'état d'avancement des différents programmes d'encouragement dont les autorités cantonales et communales profitent.