

Consultation relative à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière : simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage

Madame la conseillère fédérale,

Dans la suite du courrier daté du 10 novembre 2021 concernant le lancement de la procédure de consultation susmentionnée, nous avons procédé à l'analyse des documents soumis et vous faisons part ci-après des remarques et appréciations du canton de Neuchâtel.

Remarques générales

Dans un contexte de forte croissance démographique et d'expansion économique, ainsi qu'en raison d'une plus grande sensibilité (politique et sociale) aux enjeux relatifs à la protection de la qualité de vie, de l'environnement et du climat, les habitudes de déplacement, et la mobilité en général, font face à de nouveaux et importants défis.

Pour relever ces défis, le canton souhaite en particulier, à l'instar de la Confédération, privilégier la complémentarité entre les divers modes de transports (TIM, MD, TP). Ainsi, de nombreux projets de transport ont non seulement pour but de diminuer les temps de parcours ou d'augmenter les capacités, mais aussi de mieux harmoniser le développement du trafic et celui du milieu bâti. L'objectif ultime de ces planifications consiste toujours à préserver la qualité et le cadre de vie de la population neuchâteloise.

La révision partielle soumise à notre attention répond à ces enjeux centraux en matière d'aménagements de mobilité et d'urbanisme, en particulier en simplifiant les procédures de mise en œuvre des zones 30 dans les quartiers résidentiels et en mettant à disposition des administrations un nouvel outil de gestion et de promotion du covoiturage.

Cette révision met néanmoins en lumière un besoin fondamental de maîtrise et de contrôle dans la mise en œuvre de ces outils, notamment pour garantir une offre de prestations en transports publics capable de répondre au principe de complémentarité, qui puisse particulièrement répondre au besoin d'assurer une circulation fluide et rapide des TP.

Par ailleurs, nous demandons avec insistance l'introduction d'exceptions à la validité des limitations de vitesse prévues dans le projet d'Ordonnance sur la signalisation routière pour le personnel des sapeurs-pompiers, de la police et des services de sauvetage, et ceci pendant les courses d'intervention de même que pendant le déplacement d'entrée en service pour le personnel de milice des sapeurs-pompiers.

S'il est bien possible, aujourd'hui déjà, de dépasser la vitesse maximum autorisée lors des courses d'urgence avec moyens prioritaires (feu bleu et klaxon à sons alternés), le «délit de chauffard» au sens de l'art. 90, al. 3 et 4 de la Loi sur la circulation routière (LCR) s'applique néanmoins. Il s'ensuit que, si la vitesse maximum autorisée n'est plus que de 30 km/h, il y a «délit de chauffard» déjà à partir d'une vitesse de 70 km/h. Certaines villes ont par ailleurs déjà introduit la limitation à 30 km/h de la vitesse autorisée sur l'ensemble de leur territoire pendant la nuit. Selon le lieu de l'intervention, il est dès lors impossible, pour les sapeurs-pompiers, de respecter le délai d'intervention requis. Si ce délai ne peut plus être respecté, cela coûtera tôt ou tard des vies.

Réponses au questionnaire

1. Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30

Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumise aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4bis, P-OSR) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

On peut en principe approuver la proposition selon laquelle l'aménagement de zones 30 sur des routes orientées vers l'habitat ne doit plus être soumis aux conditions qualifiées de l'art. 108 al. 1 à 3 OSR, mais aux conditions générales de l'art. 3 al. 4 LCR. Toutefois, il ne faut pas renoncer à la vérification de la qualité de la zone 30 envisagée par une analyse technique (cf. explications relatives à la question 2).

2. Renonciation à la réalisation d'une expertise avant l'instauration de zones 30

Acceptez-vous qu'il ne soit désormais plus nécessaire de réaliser une expertise avant d'instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local (art. 108, al. 4bis, P-OSR) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

Le canton de Neuchâtel souhaite qu'une analyse technique puisse être exigée par l'autorité de surveillance. En particulier, les indications suivantes restent centrales :

- a. qualité visée par l'aménagement prévu, en matière de gestion des flux de mobilité et d'urbanisme,
- b. considérations sur les effets possibles,
- c. énumération et description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

En effet, l'expertise fournit aujourd'hui des informations importantes pour décider où des mesures sont nécessaires pour que la zone 30 km/h soit reconnue et respectée par les conducteurs et conductrices. Sans analyse, il n'est guère possible pour l'autorité compétente de déterminer à l'avance où des mesures supplémentaires sont nécessaires pour assurer le respect de la vitesse maximale. Ordonner de telles mesures ultérieurement se heurterait à une grande incompréhension de la part de la population et ne serait guère praticable. Enfin, cette analyse est également nécessaire en tant que base de décision propre à justifier, auprès de la population, la mise en place de mesures d'accompagnement et pour pouvoir défendre le bien-fondé de ces mesures devant les tribunaux en cas d'éventuelles oppositions.

Le canton de Neuchâtel souhaite en particulier qu'une analyse d'opportunité pour la mise en place simultanée de mesures de priorisation TP soit préalablement réalisée à la mise en place de chaque nouvelle zone. En effet, au même titre que les zones 30 ou de rencontre, une circulation fluide et sans entrave des TP contribue à l'amélioration de la qualité de vie. Il y a donc lieu de concrétiser la complémentarité des modes de transport au travers de mesures cohérentes et bien coordonnées.

Proposition : art.2a, al.7 (nouveau) OSR : *Lorsque cela est opportun, l'intégration du tronçon en zone 30 s'accompagnera de mesures de priorisation en faveur des transports publics.*

3. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en circulation

Pour favoriser le covoiturage, acceptez-vous l'introduction d'un symbole qui pourra être ajouté sur une plaque complémentaire aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou une interdiction de circuler pour les voitures automobiles, ainsi qu'au signal « Chaussée réservée aux bus » afin d'exempter de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes (art. 65, al. 15, P-OSR) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

S'il semble évident que privilégier le covoiturage peut s'avérer judicieux à certains endroits, par exemple à proximité des postes-frontières très fréquentés, le canton de Neuchâtel reste prudent quant à l'introduction d'une telle autorisation sur les chaussées réservées aux bus et sur les voies bus, en particulier en localité.

En effet, un tel avantage pour les automobilistes « covoitureurs » pourrait s'avérer contreproductif dans la mise en œuvre de la politique de promotion des transports publics, en raison du risque de congestionner les voies affectées aux TP.

Le rapport d'accompagnement explique qu'« au moment de déterminer si les covoitureurs peuvent utiliser les chaussées réservées aux bus et les voies de bus, il faudra veiller à ce que la mesure n'ait pas d'effets préjudiciables sur les transports publics. » Selon le canton de Neuchâtel, il convient de renforcer l'obligation d'amener la preuve de l'absence d'impacts sur les TP, en particulier concernant le contrôle des véhicules autorisés.

Proposition : art.65, al.15bis (nouveau) OSR : *Lorsque le symbole « Covoiturage » (5.43) est ajouté au signal « Chaussée réservée aux bus » (2.64), la preuve devra préalablement être établie que l'utilisation par des véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole n'aura pas d'effets préjudiciables notables sur les transports publics.*

De plus, pour que le dispositif soit efficace et n'engendre pas d'effets néfastes, le non-respect de cette signalisation spécifique doit pouvoir être sanctionné par une amende d'ordre adéquate. Il semble a priori particulièrement complexe de mettre en œuvre les contrôles ad hoc sans moyens lourds, en particulier de contrôle automatisé. Il faudrait cependant modifier les bases légales en conséquence et surtout veiller au respect du principe de proportionnalité.

Enfin, les véhicules des services feux bleus devraient toujours être autorisés à utiliser ces voies de covoiturage, même sans utiliser de signaux spéciaux.

4. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement

Acceptez-vous que le symbole « Covoiturage » autorise, lorsqu'il s'applique aux véhicules en stationnement, uniquement le parage de véhicules transportant, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole (art. 65, al. 16, P-OSR) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

Sur le principe la mise à disposition de ce nouvel outil de gestion du stationnement permettra de répondre localement à des demandes particulières de ce type. Toutefois, les aspects liés au contrôle par la police est remis en question. Pour une mise en œuvre efficace, il faudrait un personnel important (gardiens de parking) ou des instruments de contrôle automatiques qui semblent disproportionnés et rendent le dispositif difficile à transposer dans la pratique.

Remarques de détail au sujet du rapport d'accompagnement

Dans le rapport explicatif, il est fait mention à plusieurs reprises d'une « distinction entre les routes d'intérêt local et celles affectées à la circulation générale », et que « cette distinction trouve son origine dans le droit de la construction et de l'aménagement du territoire ».

Cette notion n'étant à notre connaissance issue d'aucune loi fédérale ou cantonale en matière de construction ou d'aménagement du territoire, mais plutôt de la norme VSS 40 040. En conséquence, le canton demande de supprimer la référence à la législation sur les constructions.

Vous remerciant de nous avoir consulté, ainsi que de la lecture attentive que vous ferez des remarques formulées ci-avant, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 21 février 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND