

24 avril 2015

15.320

Question Philippe Haerberli**Zone 30 dans le canton, quelle évaluation?**

De nouvelles zones 30 apparaissent chaque année. Si celles introduites dans les quartiers d'habitation à la demande des riverains font sens et déploient des effets positifs, d'autres incluant des axes collecteurs ou même des routes principales peuvent avoir des effets contre-productifs en matière de sécurité, de fluidité du trafic et d'émissions sonores ou polluantes. Ces zones de transit peuvent être ressenties comme des chicanes inutiles contre les automobilistes.

Selon l'article 6 de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, "l'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard".

Il semblerait que certaines zones 30, actuellement en place, ne remplissent pas toutes les conditions exigées pour ce régime de circulation. Notamment en ce qui concerne les contrôles et les évaluations à effectuer par les communes. Hormis les habituels contrôles de vitesse, une réflexion a-t-elle été menée pour savoir si les objectifs visés ont été atteints?

Dans son rôle de haute surveillance en matière de circulation routière, est-ce que l'Etat s'assure-t-il que les zones 30, mises en place par les communes, font l'objet d'un contrôle d'efficacité selon les prescriptions légales fédérales et qu'au besoin des mesures correctrices sont prises par les autorités compétentes?

Signataire: Ph. Haerberli

Réponse écrite du Conseil d'Etat, transmise aux membres du Grand Conseil le 27 mai 2015

Depuis le dépôt de la question du député Haerberli, un passage en revue des zones 30 en vigueur dans le canton a été effectué. Ce sont entre 25 et 30 communes qui sont concernées.

La base légale régissant les zones 30 est l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28.09.01 (RS 741.213.3). Concernant les contrôles d'efficacité, son article 6 dit ceci : *"L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires".*

En vertu de notre loi d'introduction des prescriptions fédérales sur la circulation routière (RSN 761.10) et de son arrêté d'exécution (RSN 761.100), les communes sont compétentes pour prendre, en localité, toutes les mesures de gestion de la circulation qu'elles jugent opportunes, sur approbation du service des ponts et chaussées (SPCH). Il faut bien admettre que beaucoup de zones 30 mises en place ces dernières années n'ont probablement pas fait l'objet du contrôle d'efficacité mentionné dans la loi; bien souvent, les communes concernées ne disposent pas du personnel pour s'en occuper (en direct ou par mandat).

Depuis bientôt 2 ans, le SPCH, reprend petit-à-petit les cas de zones 30 inefficaces – soit celles où plus de 15% des usagers dépassent 38 km/h – et interpelle les communes en les invitant à réfléchir à un assainissement de la situation. Il faut néanmoins savoir que les possibilités d'assainir ne sont pas légion. Il s'agit de faire respecter la vitesse légale, soit par des mesures matérielles (aménagement routiers), soit par des contrôles de vitesse plus soutenus. Il est aussi possible de redimensionner les zones initialement affectées en zone 30 en se concentrant sur les secteurs les plus sensibles du point de vue de la sécurité routière. Ne pas réussir cet exercice signifierait finalement le démantèlement de la zone, ce qui pourrait être pire que de maintenir une zone partiellement non conforme, puisque les problèmes de sécurité resteraient non résolus.

D'autre part, en être réduit à installer, par exemple, un régime de vitesse de 40 km/h, faute de conformité de la zone 30, pourrait sembler résoudre le problème, alors qu'il en créerait quantité d'autres. En particulier, l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) n'acceptant un abaissement de vitesse que par dérogation (art. 108), il y aurait lieu de prouver systématiquement que la réduction de 50 à 40 km/h apporte une plus-value réelle et proportionnée, et qu'aucune autre mesure n'est apte à assurer la sécurité routière. En outre, une telle solution imposerait l'ajout d'une "forêt" de panneaux pour répéter la limitation de vitesse après chaque carrefour, puisque, dans ces configurations, sans autre signalisation, le régime légal de 50 km/h est automatiquement rétabli.

En conclusion, la gestion de la circulation et le maintien de la meilleure sécurité possible pour l'ensemble des usagers consiste toujours à trouver un fragile équilibre entre stricte conformité légale, sécurisation des usagers dits faibles (piétons, cyclistes) et préservation des riverains, notamment au niveau de la pollution et du bruit routier, qu'une diminution de vitesse permet parfois de ramener en-dessous des valeurs limites prescrites dans l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). Depuis 2 ans, le SPCH a pris le dossier en main. Force est toutefois de constater que les ressources communales manquent pour assurer les contrôles d'efficacité des zones 30. Un bilan sera tiré à fin 2015.