



**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil**  
en réponse  
**à la recommandation 23.115 « Généralisation du 30 km/h**  
**pendant la nuit : une solution efficace et peu coûteuse »**

(Du 31 janvier 2024)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

**RÉSUMÉ**

*La recommandation 23.115 « Généralisation du 30 km/h pendant la nuit : une solution efficace et peu coûteuse » demande que l'administration cantonale favorise les abaissements de vitesse à 30 km/h pendant la nuit dans les localités, notamment en assouplissant les critères de mise en œuvre sur les routes cantonales et soutienne activement les communes dans cette démarche pour :*

- *Obtenir une réduction significative du bruit routier d'environ 3 dB ;*
- *Augmenter la sécurité sur la chaussée ;*
- *Réduire l'éclairage public.*

*La sécurité routière et la lutte contre le bruit routier figurent parmi les principaux enjeux des aménagements routiers en localité. Dans les deux cas, l'efficacité des abaissements de vitesse n'est plus à démontrer.*

*Cependant, une généralisation de l'abaissement à 30 km/h de nuit ne répondrait pas de manière proportionnée aux problématiques locales. Considérant que, dans le canton, les rares bâtiments concernés par des dépassements des valeurs limites de nuit sont situés à proximité de bâtiments également concernés par des dépassements des valeurs limites de jour, un abaissement à 30 km/h de nuit uniquement ne répondrait que partiellement aux exigences de l'OPB et ne serait pas suffisant au sens de la loi.*

*S'il est évident que la réduction de la vitesse est toujours une manière de réduire les risques et les conséquences d'un accident avec un piéton, cet argument n'est pas vraiment pertinent en cas d'abaissements nocturnes uniquement, puisqu'il s'agit des heures où le nombre de piétons est le plus faible. En outre, abaisser la vitesse durant la nuit et prescrire une limitation de vitesse plus élevée durant la journée est incohérent en matière de sécurité routière.*

*Ainsi, il est plus pertinent de continuer de travailler selon les principes actuels qui consistent à rechercher des solutions permanentes et pérennes permettant de répondre aux enjeux nocturnes et diurnes.*

## 1. INTRODUCTION

En date du 3 mai 2023, votre autorité acceptait la recommandation dont la teneur vous est rappelée ci-après :

### **23.115 Généralisation du 30 km/h pendant la nuit : une solution efficace et peu coûteuse**

#### **Contenu**

*Le Conseil d'État est prié de favoriser le 30 km/h pendant la nuit dans les localités, notamment sur les routes cantonales, et de soutenir activement les communes dans cette démarche.*

#### **Développement**

*En prévision d'une éventuelle pénurie d'énergie, le Conseil d'État a décidé d'inciter à l'extinction de l'éclairage public cantonal et communal de minuit à 5h du matin. Il a ainsi lancé un appel à la prudence aux usagers de la route en recommandant notamment aux automobilistes de circuler à vitesse réduite en traversée de localité.*

*Pour ancrer de manière plus ferme cette recommandation, nous demandons que le canton assouplisse ses critères en matière de réduction de vitesse à 30 km/h et soutienne les communes qui ont la volonté d'apaiser le trafic motorisé en zone bâtie pendant la nuit (entre 22h et 6h), en particulier sur les routes cantonales.*

*De manière générale, il est prouvé que la réduction de la vitesse est bénéfique pour améliorer notre qualité de vie, d'autant plus que le développement de l'urbanisation vers l'intérieur va à terme concentrer la population dans les zones bâties :*

- *C'est une mesure efficace et peu coûteuse. Une unique signalisation permet déjà à une zone ou à un tronçon à 30 km/h de démontrer tout son potentiel.*
- *C'est une mesure efficace pour obtenir une réduction significative du bruit routier d'environ 3 dB. Dans le canton de Fribourg, l'introduction d'une vitesse de 30 km/h est désormais la première mesure pour l'assainissement phonique des routes cantonales, avant la pose de revêtements phonoabsorbants.*
- *C'est une mesure efficace pour augmenter la sécurité sur la chaussée. Sur 10 personnes renversées, 3 survivent à 50 km/h et 9 survivent à 30 km/h.*
- *C'est une mesure efficace pour réduire l'éclairage public tout en apportant une sécurité supplémentaire, en plus d'offrir une économie significative d'énergie.*

Le présent rapport a pour objectif de répondre à la recommandation ci-dessus.

Le texte de la recommandation mélange les abaissements à 30 km/h (permanents), les zones 30 et les abaissements à 30 km/h de nuit (22h-6h), par exemple en citant à la fois les exemples du 30 généralisé en ville de Fribourg et de la limitation à 30 km/h de nuit à Lausanne.

En bref, il est demandé que l'administration cantonale favorise les abaissements à 30 km/h pendant la nuit dans les localités, notamment en assouplissant les critères de mise en œuvre sur les routes cantonales, et soutienne activement les communes dans cette démarche pour :

- Obtenir une réduction significative du bruit routier d'environ 3 dB ;
- Augmenter la sécurité sur la chaussée ;
- Réduire l'éclairage public.

## **2. PERTINENCE DE LA MESURE**

Les tests d'assainissement du bruit routier au sens de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) menés à Lausanne ont démontré que la limitation nocturne à 30 km/h est suffisamment bien respectée pour produire de réels effets sur le bruit routier. L'efficacité de cette mesure dans les situations où le bruit routier nocturne est problématique n'est donc pas à remettre en cause. Il s'agit avant tout d'évaluer la pertinence d'en généraliser l'usage dans le canton de Neuchâtel.

Il convient de noter que la mise en œuvre de tronçons à 30 km/h de nuit à Lausanne n'est pas systématique, mais conditionnée à un certain nombre de critères, dont en particulier le dépassement des valeurs limite d'immission et la densité de population le long de l'axe concerné, pour que le gain en termes de bruit soit suffisamment important. Ainsi, il n'a jamais été question d'une généralisation pour les autorités lausannoises.

## **3. CRITÈRES EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE LA VITESSE**

La recommandation demande que les critères en matière de réduction de vitesses soient assouplis. Ils sont pourtant déjà particulièrement souples dans la pratique actuelle dès lors qu'une problématique de bruit routier existe.

En effet, l'OPB oblige les autorités, qu'elles soient cantonales ou communales, à envisager systématiquement et à étudier toutes les mesures efficaces contre le bruit routier, réductions de vitesse comprises, selon la jurisprudence dont notamment l'arrêt du Tribunal administratif de Berne du 23 mai 2016 et l'arrêt du Tribunal administratif de Soleure du 4 septembre 2017.

Sur les routes cantonales en particulier, les abaissements à 30 km/h appartiennent aux mesures systématiquement étudiées en matière d'assainissement du bruit routier. Ils sont mis en œuvre lorsque cela est pertinent. Ces dernières années, des limitations à 30 km/h ont été mises en place à Peseux, à Fontainemelon et aux Ponts-de-Martel, en complément à la pose de revêtements phonoabsorbants. Une limitation de la vitesse à 30 km/h est également à l'étude pour ce qui concerne la RC5 en traversée de Neuchâtel, entre Monruz et St-Blaise, ainsi que sur la H10 entre Vauseyon et Peseux.

Dans le cas des routes communales, les communes sont compétentes pour déterminer les mesures nécessaires à mettre en œuvre. Le canton soutient et accompagne les communes concernées par des dépassements de valeurs limites OPB, soit principalement les villes. Pour mémoire, lorsqu'il s'agit d'envisager une diminution de la vitesse autorisée, la procédure pour l'introduction de zones 30 et d'abaissements à 30 km/h a été simplifiée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023 :

- sur les routes non affectées à la circulation générale (routes de desserte), il n'est plus nécessaire d'invoquer de motif particulier, les communes pouvant décider seules d'un éventuel abaissement ;
- sur les routes affectées à la circulation générale (routes collectrices), c'est l'article 108 OSR qui s'applique. La procédure d'approbation est simple et en présence d'une problématique OPB, l'abaissement est considéré comme conforme au droit.

Dans les deux cas, le canton assume sa mission de haute surveillance en application de l'article 7 de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 janvier 2020, en s'assurant que les mesures mises en œuvre soient pertinentes et complètes, de manière à garantir la sécurité routière, particulièrement pour les usagers les plus faibles, piétons et cyclistes.

En synthèse, déjà aujourd'hui, lorsqu'il existe des problématiques de bruit routier, les abaissements à 30 km/h sont systématiquement étudiés et, si leur efficacité est avérée, mis en œuvre de manière simple et efficace.

#### **4. GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H DE NUIT**

De manière générale dans le canton de Neuchâtel, tous les tronçons routiers concernés par des dépassements des valeurs légales de nuit le sont également par des dépassements des valeurs légales de jour. Ils se trouvent majoritairement dans les villes et leur périphérie, le long des routes cantonales et communales les plus fréquentées.

Selon le cadastre du bruit publié en 2022, le cas de dépassements nocturnes sans dépassements diurnes n'existe qu'en de rares endroits du réseau routier cantonal. Il concerne uniquement quelques bâtiments situés le long de quelques rues passantes dans l'agglomération neuchâteloise, à La Chaux-de-Fonds et au Locle.

Les tronçons concernés sur les axes susmentionnés sont trop courts pour être traités de manière différente des tronçons alentours qui sont, eux, concernés par des dépassements nocturnes et diurnes.

En-dehors des villes et de leur périphérie, aucun dépassement des valeurs légales de nuit uniquement n'est constaté sur les réseaux cantonaux et communaux. Dans de rares cas et très localement, des bâtiments y sont en dépassement de jour et de nuit.

Une généralisation de l'abaissement à 30 km/h de nuit ne répondrait donc pas de manière proportionnée aux problématiques locales. Considérant que les quelques bâtiments concernés par des dépassements des valeurs légales de nuit sont situés à proximité de bâtiments également concernés par des dépassements des valeurs légales de jour, un abaissement à 30 km/h de nuit uniquement ne répondrait que partiellement à la problématique OPB. Une telle mesure ne serait pas suffisante au sens de la loi.

Ainsi, il est plus pertinent de continuer de travailler selon les principes actuels qui consistent à rechercher des solutions permanentes et pérennes permettant de répondre simultanément aux besoins nocturnes et diurnes.

Enfin, rappelons que plusieurs communes sont en train de mettre en œuvre des projets de généralisation du 30 km/h sur le réseau secondaire, dont notamment les villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds, ainsi que la commune de Val-de-Travers. Ces projets sont déjà accompagnés et soutenus par les services cantonaux.

#### **5. AUTRES ARGUMENTS ÉVOQUÉS**

S'il est évident que la réduction de la vitesse est toujours une manière de réduire les risques et les conséquences d'un accident avec un piéton, cet argument n'est pas vraiment pertinent dans le cas des abaissements nocturnes uniquement, car c'est précisément durant les heures concernées que le nombre de piétons et de véhicules est le plus faible. De plus, il est important de rappeler que, de manière générale, chacun doit adapter son comportement sur et à proximité de la route. Seul le respect de cette condition permet d'augmenter la sécurité des traversées piétonnes.

Abaisser la vitesse durant la nuit et maintenir une limitation de vitesse plus élevée durant la journée est incohérent en matière de sécurité routière, y compris en tenant compte de l'éventuelle extinction de l'éclairage public nocturne. La mise en œuvre de mesures physiques permanentes, incompatibles avec des limitations de vitesse plus élevées que 30 km/h, est la solution qui répond le mieux à l'objectif sécuritaire.

## 6. CONCLUSION

La sécurité routière et la lutte contre le bruit routier figurent parmi les principaux enjeux des aménagements routiers en localité. Dans les deux cas, l'efficacité des abaissements de vitesse n'est plus à démontrer. Cependant, une généralisation de l'abaissement à 30 km/h de nuit ne répondrait pas de manière proportionnée aux problématiques locales.

Considérant que, dans le canton, les rares bâtiments concernés par des dépassements des valeurs limites de nuit sont situés à proximité de bâtiments également concernés par des dépassements des valeurs limites de jour, un abaissement à 30 km/h de nuit uniquement ne répondrait que partiellement aux exigences de l'OPB et ne serait pas suffisant au sens de la loi. Ainsi, il est plus pertinent de continuer de travailler selon les principes actuels qui consistent à rechercher des solutions permanentes et pérennes permettant de répondre aux enjeux nocturnes et diurnes.

Le Conseil d'État espère que vous saurez faire vôtres les arguments développés dans ce rapport.

Nous vous prions d'agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 31 janvier 2024

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUX

*La chancelière,*  
S. DESPLAND