



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	214-2022
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☒
N° d'affaire :	2022.RRGR.332
Déposée le :	14.09.2022
Motion de groupe :	Non
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Köpfli (Wohlen b. Bern, PVL) (porte-parole) Müller (Innerberg, PS)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	26/2023 du 11 janvier 2023
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Rejet

Pour des trajets scolaires sécurisés dans le canton de Berne

Le Conseil-exécutif est chargé d'instaurer à l'intérieur des localités :

1. une limitation à 30 km/h sur toutes les routes cantonales non affectées à la circulation générale qui jouxtent un chemin régulièrement emprunté par les enfants en âge préscolaire et scolaire pour se rendre à l'école ;
2. une limitation à 30 km/h sur toutes les routes cantonales affectées à la circulation générale qui jouxtent un chemin régulièrement emprunté par des enfants en âge préscolaire et scolaire pour se rendre à l'école, dans la mesure où cela est permis par le droit supérieur.

Développement :

Le 24 août 2022, le Conseil fédéral a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 2023, les autorités compétentes ne seront plus tenues de réaliser une expertise pour aménager des zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale. Cette décision réduit les obstacles bureaucratiques et facilite la création de zones 30. Ce faisant, le Conseil fédéral octroie en outre une marge d'appréciation supplémentaire aux autorités compétentes, qui pourront ainsi introduire des zones 30 également dans le but d'améliorer la qualité de vie des riveraines et riverains.

Il est tout à fait possible de déroger aux limitations générales de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale (par exemple, passer de 50 à 30 km/h) sous certaines conditions. L'ordonnance fédérale sur la signalisation routière prévoit notamment que les limitations peuvent être abaissées lorsque « certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ».

Si cette disposition n'est pas appelée à rester lettre morte, alors les enfants en âge préscolaire et scolaire entrent sans aucun doute dans son champ d'application.

Dès lors, il est évident que le canton de Berne doit mettre en œuvre le point 1, qui relèvera de sa compétence exclusive à partir du 1^{er} janvier 2023, et qu'il doit mettre en œuvre le point 2 partout où cela est possible.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive), puisque sa réalisation relève des compétences du Conseil-exécutif à exécuter les actes législatifs, à statuer sur les recours et à remplir les tâches qui lui incombent (art. 90, al. 1, lit. d, f et h de la Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993, ConstC ; RSB 101.1). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. La décision reste dans la responsabilité du Conseil-exécutif.

La sécurité routière, pour la population en général et les enfants en particulier, est une préoccupation majeure du Conseil-exécutif. Il s'efforce ainsi de rendre les trajets scolaires aussi sûrs que possible pour les élèves. C'est la raison pour laquelle différents offices et différentes institutions sont déjà actifs dans ce domaine à l'échelle cantonale (p. ex. éducation routière des élèves par la police cantonale, campagnes de sensibilisation en période de rentrée scolaire, mesures de modération du trafic pour les écoles situées sur des routes cantonales. L'éducation routière concerne l'ensemble du territoire et tient compte des spécificités locales des trajets scolaires. La prévention doit s'effectuer de manière globale ; se focaliser exclusivement sur la réduction de la vitesse ne suffit pas.

On distingue les routes affectées à la circulation générale des routes non affectées à la circulation générale. En règle générale, les routes cantonales, en tant que routes principales ou routes de liaison, entrent dans la catégorie des routes affectées à la circulation générale. En vertu de l'article 25 de la loi sur les routes, les routes cantonales revêtent une importance nationale ou régionale ou sont destinées à relier des villes. Pour ces routes, une expertise restera nécessaire pour l'aménagement d'une zone 30. Les routes non affectées à la circulation générale sont principalement des routes communales et des routes privées.

À partir du 1^{er} janvier 2023, les autorités pourront aménager des zones 30 et des zones de rencontre sur les routes non affectées à la circulation générale sans réaliser d'expertise préalable. Pour ordonner l'aménagement d'une zone 30, un examen de proportionnalité restera néanmoins nécessaire. Une telle mesure doit tenir compte de la situation donnée, du trafic et des usagers et usagères. Une zone 30 peut améliorer la sécurité routière et représenter une plus-value pour un quartier ou un village. Le Conseil-exécutif salue la procédure simplifiée pour l'aménagement de zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale. La plupart des écoles se situent sur des routes communales ; la création d'une limitation de vitesse sur les tronçons de route concernés passe par une décision de la commune, qui est soumise à l'approbation préalable du canton.

1. Comme mentionné en introduction, les routes cantonales se définissent comme des routes affectées à la circulation générale puisqu'elles font toujours office de routes principales ou de routes de liaison. Dans le cas des routes communales et des routes privées non affectées à la circulation générale, les communes sont compétentes pour instaurer des zones 30. Elles rendent une décision correspondante après avoir reçu l'approbation du canton conformément aux dispositions en vigueur. Les demandes déposées auprès du canton sont examinées par celui-ci et approuvées dans la plupart des cas. Néanmoins, il revient aux communes d'initier le processus d'autorisation pour l'instauration des zones 30.

2. Après avoir annoncé que les zones 30 pourraient désormais être aménagées sans expertise sur les routes non affectées à la circulation générale, le Conseil fédéral a confirmé que la limitation de vitesse à 50 km/h resterait applicable aux routes affectées à la circulation générale à l'intérieur des localités. Les conditions actuelles, à savoir les critères de la Confédération en lien avec les limitations de vitesse, continuent donc de s'appliquer. Il s'agit de garantir que le trafic reste soumis aux règles du réseau routier de rang supérieur sans que la fonction de celui-ci ne soit menacée. Le canton doit respecter ces dispositions légales fédérales (art. 4a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière). Comme évoqué par les motionnaires, il est en principe possible de déroger à ce principe en vertu de l'article 108 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière. Les dérogations aux limitations générales de vitesse sont possibles lorsqu'un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement, mais aussi lorsque certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière. Ainsi, selon le droit fédéral, une dérogation aux limitations de vitesse doit être envisagée uniquement en tant que mesure secondaire. Il convient en priorité d'assurer la sécurité au moyen d'autres mesures. À titre d'exemple, le canton de Berne a contrôlé la conformité aux normes de sécurité des quelque 3000 passages piétons situés sur les routes cantonales et, lorsque cela était nécessaire, réalisé des mesures pour améliorer la sécurité. Les tronçons de routes cantonales correspondant à des trajets scolaires sont en principe bordés de trottoirs. Les dangers y sont perceptibles à temps et le besoin de protection est satisfait par le biais de mesures de construction.

La règle selon laquelle une limitation de vitesse ne peut être ordonnée que sur certaines routes (art. 3, al. 2 et 4 de la loi fédérale sur la circulation routière) requiert toujours, le cas échéant, un examen au cas par cas. Conformément aux explications ci-dessus, l'instauration ultérieure généralisée de zones 30 sur les tronçons de routes cantonales qui correspondent à des trajets scolaires serait contraire au droit fédéral en vigueur.

La pratique adoptée jusqu'à présent a fait ses preuves et démontré qu'une analyse de la situation et un examen des mesures et de leurs effets au cas par cas étaient plus judicieux. Cela permet de mettre en œuvre les mesures locales nécessaires qui sont utiles et proportionnées et qui remportent l'adhésion de la population. Une instauration généralisée à l'échelle cantonale de zones 30 sur les routes affectées à la circulation générale, comme demandé au chiffre 2 par les motionnaires, pèserait en outre lourdement sur les finances cantonales puisque la mise en œuvre généralisée de zones 30 requiert souvent des mesures de construction.

Destinataire
– Grand Conseil