



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 254-2022
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☒
N° d'affaire : 2022.RRGR.394

Déposée le : 29.11.2022

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Knutti (Weissenburg, UDC) (porte-parole)
Speiser-Niess (Zweisimmen, UDC)
Gschwend-Pieren (Lyssach/Oberburg, UDC)
Blatti (Oberwil i. S., UDF)
Schär (Schönried, PLR)
Matti (Zweisimmen, Le Centre)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 348/2023 du 29 mars 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Pas de zones 30 absurdes qui entravent la circulation sur les routes du canton

Le Conseil-exécutif est prié de :

1. renoncer à mettre en place des zones 30 sur les routes cantonales très fréquentées (routes de transit sans variantes de contournement) ;
2. maintenir une limite générale à 50 km/h sur les principaux axes routiers.

Développement :

Ces dernières années, de nombreuses zones 30 ont été mises en place sur des routes cantonales très fréquentées. Aujourd'hui, le canton veut à nouveau introduire une limitation à 30 km/h à Schönried (commune de Gessenay), et ce, malgré une pétition signée par 2003 citoyennes et citoyens. Comme pour d'autres zones 30, le canton justifie sa décision en arguant que les mesures de protection contre le bruit ne peuvent pas être respectées sans un abaissement de la vitesse autorisée. Cet argument, loin de convaincre, sert plutôt de moyen de pression pour obtenir l'adhésion des communes. À Zurich, l'UDC et le PLR ont lancé une initiative populaire contre la mise en place généralisée de zones 30. Si celles-ci ont certainement leur raison d'être dans les quartiers d'habitation, elles ont moins de sens sur des routes de transit très fréquentées comme c'est le cas à Rubigen ou encore à Huttwil et entraînent des encombrements de la circulation inutiles. D'ailleurs, les zones 30 ne sont d'aucune manière un gain en matière de sécurité routière. Dans le village de Schönried – comme cela était aussi le cas pour d'autres projets déjà réalisés – il n'y a absolument aucun danger et la sécurité est garantie. En outre, une vitesse de 30 km/h est mauvaise pour l'environnement : à 30 km/h, il faut rouler à un rapport

plus bas et défavorable. Les recherches montrent qu'à cette vitesse, les émissions de bruit et de substances polluantes ne diminuent pas et que la consommation augmente même. Les automobilistes jugent les limitations de vitesse actuelles dans les quartiers d'habitation raisonnables et les acceptent donc. De notre point de vue, il faut toutefois éviter de généraliser l'introduction de zones 30 sur nos routes. Nous sommes d'avis qu'une limitation à 50 km/h devrait s'appliquer sur les principaux axes routiers.

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 ConstC). Le Conseil-exécutif dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs, les moyens à mettre en œuvre et les autres modalités.

Dans le cadre de sa réponse à la présente motion, le Conseil-exécutif renvoie aux explications formulées dans la motion 219-2017 (RRB 122/2018), que le Grand Conseil avait rejetée lors de la session de printemps 2018. La réponse détaillée fournie à l'époque sur ce sujet remis à l'ordre du jour conserve toute sa pertinence.

Pour le Conseil-exécutif, il est important de disposer d'un réseau routier cantonal efficace permettant de circuler de manière fluide et sûre. Lorsque ce n'est pas le cas, il est possible d'améliorer la situation grâce à diverses mesures, parmi lesquelles l'instauration de zones 30 à l'intérieur des localités. Comme le montre le Bureau de prévention des accidents (bpa), une vitesse réduite permet de diminuer non seulement le nombre d'accidents, mais également la gravité de ces derniers. Il en résulte un gain de sécurité pour l'ensemble des usagers et usagères de la route¹. En outre, les zones 30 permettent par trafic fluide de réduire la charge en polluants.² Enfin, la diminution des freinages et des accélérations ainsi qu'un bruit de roulement plus faible réduisent sensiblement le bruit de la circulation routière.³ Lorsque la vitesse est abaissée de 50 km/h à 30 km/h, les émissions sonores sont réduites de 2 à 4,5 dB, ce qui correspond globalement à une diminution du trafic de moitié.

Depuis 2017, sur les 2100 km du réseau de routes cantonales, la part des tronçons limités à 30 km/h a augmenté de 0,8 %, soit 26,6 km. La part de zones et de tronçons limités à 30 km/h sur l'ensemble du réseau de routes cantonales s'élève ainsi à 1,26 % et a peu évolué au cours des cinq dernières années. Les limitations de vitesse à 30 km/h ne sont pas prévues de manière systématique sur les routes cantonales ; on y a recours ponctuellement dans un but précis, et généralement uniquement avec l'approbation des partenaires locaux, notamment du conseil communal.

Concernant la pétition de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) mentionnée par les motionnaires, le Conseil-exécutif tient à souligner que si la pétition a bien été signée par 2003 personnes, seules 91 signatures provenaient de la localité de Schönried (qui compte quelque 1000 habitantes et habitants), les autres signatures venant d'autres régions de Suisse allemande et de la Suisse romande.

Sur les routes cantonales bernoises, l'introduction d'une limitation à 30 km/h est régie par les dispositions du droit fédéral (art. 4 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière). Ces

¹ Bureau de prévention des accidents (bpa) Plus de sécurité routière grâce à la limite de 30 km/h : Faits et arguments (2020)

² Umweltbundesamt (Office allemand de l'environnement) : Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstrassen (2016)

³ Office fédéral des routes : Bases d'évaluation de l'effet d'une vitesse de 30 km/h sur le bruit (2017)

dernières prévoient une vitesse de 50 km/h sur les routes affectées à la circulation générale, dont font partie la plupart des routes cantonales. Des dérogations sont en principe possibles, pour autant que les conditions et les critères de la Confédération relatifs à l'abaissement des limitations de vitesse soient respectés. Selon l'article 108 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, les autorités ou l'Office fédéral des routes peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route. Pour ce faire, une expertise préalable doit être effectuée sur les routes affectées à la circulation générale afin de déterminer si cette mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. Une dérogation aux limitations générales de vitesse est envisageable pour éviter ou atténuer des dangers précis de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic. Par ailleurs, la règle selon laquelle une limitation de la vitesse ne peut être ordonnée que sur certaines routes nécessite une évaluation de la situation au cas par cas. Si l'expertise de circulation conclut que les conditions prévues à l'article 108 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière ne sont pas remplies, on renoncera à l'aménagement de la zone 30.

Une adoption de la motion empêcherait toute marge de manœuvre pour ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse sur les routes très fréquentées, notamment pour des raisons de sécurité (p. ex. trajets scolaires ou protection des piétonnes et piétons dans les lieux à vocation touristique) ou pour des motifs relatifs à la protection contre le bruit.

Destinataire
– Grand Conseil