

## Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 063-2014  
Type d'intervention: Interpellation  
Motion ayant valeur de directive: ☐  
N° d'affaire: 2014.RRGR.276  
  
Déposée le: 10.03.2014  
  
Motion de groupe: Non  
Motion de commission: Non  
Déposée par: Daetwyler (Saint-Imier, PS) (porte-parole)  
  
Cosignataires: 0  
  
Urgence demandée: Non  
Urgence accordée:  
  
N° d'ACE: 971/2014 du 13.08.2014  
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie  
Classification: –



### Aménagement des zones 30, la créativité est-elle possible?

La population d'Orvin a rappelé récemment que le trafic routier traversant la localité était problématique : le village est sous protection et la route principale est étroite. Les milieux politiques régionaux et les services cantonaux compétents sont unanimes à admettre qu'un trafic d'environ 4 300 véhicules par année pose problème dans un tel contexte.

Une première mesure avait été prise voici quelques années avec la mise en place d'une zone 30. Toutefois, il apparaît qu'il n'est pas possible d'avoir des passages pour piétons dans les zones 30, sauf près des écoles.

Or, toutes les zones 30 ne répondent pas aux mêmes besoins et ne sont pas comparables. Les besoins sont en effet totalement différents suivant que l'on se trouve sur des routes de quartier, avec un trafic strictement local, et sans fonction de passage, ou sur une route de traversée de localité qui a également une fonction de transit.

On doit donc admettre que des normes tout à fait pertinentes dans des zones 30 « classiques », soit dans des routes de desserte de quartier, peuvent ne pas répondre aux besoins dans des cas tels que celui d'Orvin, unique dans le Jura bernois.

1. Serait-il envisageable de disposer d'une plus grande marge d'appréciation dans la conception des zones 30 ? Il semble en effet que même dans une zone 30, des passages pour piétons soient justifiés sur la route principale d'une localité.
2. Quelle peut être la marge de manœuvre ? Un projet pilote pourrait-il être envisageable ? Peut-on attendre de l'ouverture de la part des services de la Confédération ?

### Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif est conscient que la réglementation fédérale, qui stipule que les passages pour piétons sont interdits dans les zones 30 suscite souvent une certaine incompréhension dans l'opinion publique. Les prescriptions fédérales relatives aux zones 30 sont cependant contraignantes pour les cantons, qui ne peuvent pas les assouplir à leur guise. Pour autant qu'il existe une marge de manœuvre au niveau légal, le Conseil-exécutif préconise une approche pragmatique, afin de tenir compte au mieux des particularités locales et des besoins de la population.

1. L'approbation des zones 30 relève de la compétence du canton. Les communes doivent quant à elles prouver au moyen d'expertises que les exigences légales sont remplies. C'est le droit fédéral qui définit la marge d'appréciation du canton ainsi que la norme SN 640 241 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) déclarée obligatoire par la Confédération. Dans le cas d'Orvin, il s'agit d'une route secondaire, raison pour laquelle il a été possible de mettre en place une zone 30 pour la traversée de la localité.
2. La marge d'appréciation légalement admissible est faible et un projet incluant des solutions contraires au droit fédéral ne saurait être pris en considération. Aussi l'Office fédéral des routes (OFROU) a-t-il récemment refusé expressément de déléguer aux communes qui en font la demande la compétence de mettre en place des passages pour piétons dans les zones 30.
3. Il est encore impossible de dire si l'on peut s'attendre à de l'ouverture de la part des services de la Confédération n'est pas tranchée. Dans la réponse à la motion 13.4098 N. Masshardt, le Conseil fédéral s'est récemment déclaré prêt, dans le cadre d'une prochaine révision de la législation, à formuler des propositions pour faciliter la mise en place de zones 30. Par ailleurs, l'OFROU a confié à l'automne 2013 le remaniement de la norme précitée à la VSS. Mais cela n'aura probablement pas de conséquences sur les conditions en vigueur pour l'aménagement de passages pour piétons dans les zones 30.

### Au Grand Conseil