

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 192-2015
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.684

Déposée le: 23.06.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Guggisberg (Kirchlindach, UDC) (porte-parole)
Moser (Biel/Bienne, PLR)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 1455/2015 du 2 décembre 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Nombre de zones 30 dans le canton et évaluation

De nouvelles zones 30 sont créées chaque année. Celles aménagées dans les zones résidentielles à la demande des riverains sont parfaitement justifiées et utiles. Par contre, celles qui sont intégrées à un grand axe, voire à une route principale produisent des effets à l'opposé de ceux recherchés en ce qui concerne la sécurité (suppression des passages pour piétons), la fluidité du trafic (entrave à la circulation, embouteillages) et la pollution sonore et atmosphérique (freinages et accélérations). L'article 6 de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre dispose que « l'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard ».

Dans ces conditions, le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Combien y a-t-il de zones 30 dans le canton, où se situent-elles et quand ont-elles été aménagées (donner une liste) ?
2. Des zones 30 sont-elles intégrées à des grands axes ou à des routes principales ? Dans l'affirmative, combien y en a-t-il et où sont-elles ?
3. L'efficacité de certaines zones a-t-elle été vérifiée comme l'exige l'ordonnance ? De quelles zones s'agit-il ?

4. Pour chaque zone contrôlée, quel est le niveau de vitesse V_{85} ?
5. A-t-on recensé le nombre d'accidents dans les zones 30 et leur gravité ? Comment se présente la situation (nombre de blessés légers, de blessés graves et de tués depuis l'aménagement de la zone) ?
6. A-t-on mesuré la pollution sonore après l'aménagement des zones 30 ? Comment se présente la situation ?
7. A-t-on mesuré la pollution atmosphérique avant et après l'aménagement des zones 30 ?
8. Quelles mesures supplémentaires a-t-on prises dans les zones où les objectifs fixés n'ont pas été atteints? Pour quel coût ?
9. Que fait-on des zones certes acceptées par la population mais qui ne remplissent plus les conditions légales ?
10. Que fait-on pour éviter la confusion des usagers s'agissant des règles de priorité sur les tronçons limités à 30 km/h ou dans les zones 30 ?

Réponse du Conseil-exécutif

La plupart des zones de rencontre et des zones 30 du canton de Berne se situent sur des routes communales alors que, à l'heure actuelle, sur l'ensemble du réseau des routes cantonales, des zones 30 n'ont été réalisées que sur 10 tronçons à l'intérieur des localités. L'instauration de zones de rencontre et de zones 30 sur les routes communales et les routes publiques en mains privées relève de la compétence des communes concernées, puis est soumise pour approbation à l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne. Ce sont également les propriétaires des routes qui sont responsables des contrôles (vérification de l'efficacité).

L'Office des ponts et chaussées du canton de Berne tient des listes sur toutes les zones 30 qui se trouvent sur les routes communales et cantonales. Par souci d'efficience, le travail de gestion de ces listes est limité au strict nécessaire. C'est non seulement pour cela, mais aussi parce que procéder à des clarifications complémentaires pour les près de 400 zones 30 qui existent au niveau communal représenterait une charge de travail disproportionnée, qu'il n'est pas possible de répondre ici intégralement à toutes les questions posées. La liste de toutes les zones 30 sur les routes communales et cantonales est jointe à la présente réponse (annexe).

Réponses aux questions posées :

1. Nombre de zones 30 réalisées sur les routes communales : 389
Nombre de zones 30 réalisées sur les routes cantonales : 10
Des informations plus détaillées sur chaque zone figurent dans l'annexe.
2. Le canton n'enregistre pas de manière systématique les zones situées sur des routes communales qui sont intégrées à de grands axes ou à des routes principales. En ce qui con-

cerne les zones situées sur des routes cantonales, il s'agit toujours de routes principales et donc de routes de grand transit.

3. La liste annexée (colonne « Contrôle d'efficacité ? ») indique les zones pour lesquelles des contrôles d'efficacité ont pu être effectués.
4. Les informations souhaitées figurent dans l'annexe (colonne « V85% »)
5. Lors de l'introduction de nouvelles zones 30, une expertise doit entre autres être menée pour démontrer leurs effets positifs sur le nombre et la gravité des accidents. L'évaluation continue de tous les accidents survenant sur l'ensemble du territoire cantonal ne montre pas d'incidences négatives particulières dans les zones 30.
6. Aucune évaluation sur la pollution sonore n'a été menée sur les routes cantonales. Nous ignorons si, de leur côté, certaines communes en ont réalisé par rapport aux zones 30 qu'elles ont mises en place.
7. Non.
8. En ce qui concerne les zones 30 situées sur les routes cantonales, aucune mesure supplémentaire n'a jusqu'à présent entraîné de coûts. Les objectifs fixés n'ont certes pas pu être complètement atteints dans les zones de Uebeschi et de Villars-les-Moines (Münchenwiler), mais la sécurité routière est garantie dans les deux cas et des mesures supplémentaires seraient impossibles (murs des deux côtés de la chaussée) ou disproportionnées (petit tronçon intermédiaire en zone non bâtie).
Les coûts occasionnés aux communes par des mesures supplémentaires dans les zones 30 sur des routes communales ne sont pas connus.
9. Lorsque les zones 30 ne répondent plus aux exigences légales en vigueur, les propriétaires des routes sont tenus de prendre les mesures nécessaires. Le canton les aide en leur fournissant des informations sur les zones 30 (voir notamment la lettre ISCB n° 7/732.1/11.1 « Zones à vitesse limitée», sous « Procédure adaptée »).
10. Il incombe en premier lieu aux usagers de la route de connaître les règles en la matière. Les experts cantonaux compétents restent cependant ouverts à des mesures de sécurité supplémentaires si certains cas concrets le nécessitent. Dans certaines situations spécifiques, mettre en évidence la priorité de droite par des mesures de marquage a donné de bons résultats (traçage d'une ligne de bordure le long du débouché, marquage « Priorité de droite » ou mesures de construction comme la surélévation de l'ensemble de l'intersection).

Destinataire

- Grand Conseil