

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 219-2017
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive:
N° d'affaire: 2017.RRGR.571

Déposée le: 12.09.2017

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Knutti (Weissenburg, UDC) (porte-parole)
Klopfenstein (Zweisimmen, PLR)
Gschwend-Pieren (Lyssach/Oberburg, UDC)
Speiser-Niess (Zweisimmen, UDC)
Berger (Aeschi, UDC)
Rüegsegger (Riggisberg, UDC)
Freudiger (Langenthal, UDC)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 23.11.2017

N° d'ACE: 122/2018 du 7 février 2018
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



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

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. renoncer à mettre en place des zones 30 sur les routes cantonales très fréquentées (routes de transit sans variantes de contournement) ;
2. renoncer lors de réfections aux mesures qui encombrant la circulation et qui font grimper les coûts.

Développement :

Actuellement, plusieurs projets ayant pour but d'instaurer des zones 30 sur des routes cantonales très fréquentées sont en cours de préparation dans le canton de Berne. Ainsi, la traversée du village de Schönried doit être réaménagée et une telle limitation de la vitesse devra être mise place. De plus, la même limitation de vitesse doit être instaurée dans la commune de Huttwil. II

en résultera un encombrement de la circulation. Les zones 30 ont certainement leur raison d'être dans les quartiers d'habitation, mais elles ont moins de sens sur des routes de transit très fréquentées 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 mais aussi à Huttwil, 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 une vitesse plus basse et défavorable. Les recherches montrent qu'à une vitesse de 30 km/h, les émissions de bruit et de substances polluantes ne diminuent pas, 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 une introduction généralisée de zones 30 sur nos routes.

Très souvent, on réalise aujourd'hui des mesures coûteuses lors des réfections, par exemple des éléments modérateurs de trafic qui n'apportent pas plus de sécurité mais qui occasionnent de la gêne, principalement pour le trafic lourd. Il ne faudrait pas non plus accumuler les dos d'âne qui conduisent à d'importantes nuisances sonores sur les routes cantonales très fréquentées.

Motivation de l'urgence : L'urgence est demandée en raison de divers projets en cours.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). Le Conseil-exécutif dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort.

Le réseau bernois de routes cantonales présente une grande diversité et doit répondre à de nombreuses exigences. Dans le domaine de la construction des routes comme de leur exploitation, il est parfois nécessaire de prendre en compte des intérêts contradictoires, et pour concilier ceux-ci aussi judicieusement que possible, le canton de Berne collabore étroitement, dans une relation de partenariat, avec les autorités communales ainsi que les personnes concernées. Cette procédure participative a fait ses preuves. Le canton de Berne ne réalise pas de projets de route ou de transport « absurdes » sans se soucier de la volonté des personnes concernées.

En ce qui concerne les solutions pour le trafic qui comprennent une limitation de la vitesse à 30 km/h, il est par ailleurs impératif de prendre en compte, outre le droit cantonal, les dispositions du droit fédéral sur la circulation routière.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les points abordés dans la motion :

1. Sur les 2100 km du réseau de routes cantonales, on compte actuellement 29 secteurs (zones ou tronçons) où la vitesse est limitée à 30 km/h, qui s'étendent sur un total de 9,7 km. Cela représente 0,5 pour cent du réseau. Les limitations de vitesse à 30 km/h ne sont donc pas largement répandues sur les routes cantonales ; on y a recours ponctuellement dans un but précis, et uniquement avec l'approbation des partenaires locaux. Chaque limitation à 30 km/h doit par ailleurs avoir été validée par une expertise conforme aux prescriptions fédérales.

La législation soumet – à raison – l'instauration des limitations à 30 km/h à des critères très stricts. Ceux-ci n'établissent cependant pas de distinction entre les routes avec et sans possibilités de contournement. Ils considèrent principalement le gain de sécurité, un piéton renver-

sé à une vitesse de 30 km/h ayant en effet six fois plus de chances de survivre que lorsque le choc se produit à 50 km/h. En outre, une limitation à 30 km/h permet de réduire les accidents d'une bonne moitié par rapport à une vitesse maximale de 50 km/h. Ces améliorations en matière de sécurité profitent à tous les usagers de la route.

Les projets mentionnés à Schönried et à Huttwil ont fait l'objet de la procédure participative usuelle, et la limitation à 30 km/h a été retenue pour les raisons suivantes :

- La sécurité routière est ainsi grandement améliorée. Cette mesure permettra de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route, ainsi que le risque pour les enfants sur le chemin de l'école.
- Des chaussées plus étroites suffisent. Il est ainsi plus simple d'aménager des places de stationnement le long de la route, ou de gagner de la place à d'autres fins.
- Par rapport à une limitation à 50 km/h, le bruit diminue d'environ 3 dBA. Cela représente une baisse majeure ; pour atteindre le même effet à 50 km/h, il faudrait en effet diminuer le trafic de moitié. L'obligation légale de protection contre le bruit peut ainsi être respectée facilement et à un moindre coût.

Ces arguments convaincants ont emporté l'adhésion de la population de Schönried, qui a approuvé la limitation de vitesse à 30 km/h à hauteur de 70 pour cent lors de la procédure de participation. Abandonner le projet équivaudrait donc à contrevenir à la volonté de la nette majorité des personnes concernées.

2. Les éléments modérateurs de trafic tels que les dos d'âne entrent en ligne de compte lors de réfections de route uniquement lorsque la vitesse maximale autorisée est régulièrement dépassée. Ils permettent d'augmenter l'attention des usagers de la route et de réduire la vitesse, et améliorent ainsi la sécurité. Les éléments modérateurs de trafic sont installés de manière ciblée, seulement là où ils sont requis. Ils sont par ailleurs conçus de manière à ce que tous les véhicules puissent les franchir sans problème à une vitesse adéquate. Sur les routes cantonales, les dos d'âne sont systématiquement arrondis ; ils n'entraînent pas d'émissions sonores supplémentaires, et sont construits à peu de frais, car aucune acquisition de terrain n'est nécessaire. Cette pratique correspond aux normes actuelles et a fait ses preuves. Un abandon général des éléments modérateurs de trafic serait contraire à l'état actuel de la technique de la circulation, et une première en Suisse.

En résumé, le Conseil-exécutif constate que les limitations de vitesse à 30 km/h ainsi que d'autres mesures de modération du trafic sur les routes cantonales sont réalisées aujourd'hui dans la mesure requise, en accord avec les prescriptions fédérales et les normes en vigueur, et uniquement dans des cas particuliers justifiés. Les secteurs limités à 30 km/h représentant 0,5 pour cent du réseau de routes cantonales, on ne peut nullement parler d'introduction généralisée de ces limitations de vitesse. Un abandon général de telles mesures largement acceptées et qui ont fait leurs preuves serait contraire aux objectifs de sécurité, il ne permettrait pas de répondre adéquatement aux exigences des différentes situations, et occasionnerait dans le pire des cas des accidents qui auraient pu être évités. Pour ces raisons, le Conseil-exécutif propose le rejet de la motion.

Destinataire

- Grand Conseil