Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire
—
Question Olivier Flechtner / André Schneuwly 2015-CE-130
Promotion des zones 30 homogène et pragmatique

I. Question

Les soussignés viennent de deux communes où le thème « zones 30 dans les quartiers » est traité et mis en place de manières très différentes. Des discussions et entretiens tenus avec les représentants des communes et les habitants, il ressort l'impression que les standards de mise en place des zones 30 ne sont pas partout les mêmes ou alors que des mesures constructives onéreuses soient demandées par le canton alors qu'elles ne sont pas absolument nécessaires.

Selon les soussignés, une zone 30 devrait être créée principalement dans le but d'améliorer la sécurité des plus faibles utilisateurs de la chaussée. Pour atteindre cet objectif dans le plus grand nombre d'endroits possible, il faut trouver des solutions bon marché, simples et pragmatiques. Il faut dès lors que le canton partage cette approche et soutienne les communes dans ce sens, plutôt que de les orienter sur des solutions luxueuses. Cela permettrait également d'éviter que certains aménagements simples soient autorisés dans une commune et refusés dans la commune voisine.

Nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. Veut-on créer dans le canton de Fribourg la possibilité de mettre en place le plus possible de zones 30 utiles pour augmenter la sécurité et lutter contre les nuisances du bruit routier ?
2. Le canton est-il conscient que des frais importants sont générés pour les communes alors que des solutions bon marché et simples, jugées insuffisantes, ne sont pas acceptées ?
3. Le canton est-il prêt à définir des règles claires pour la création de ces zones 30 ?
4. Comment s'assure-t-on que les critères soient appliqués de la même manière dans toutes les communes (égalité de traitement) et que la marge de manœuvre de la commune soit respectée ?
5. Quelle est la marge de manœuvre des collaborateurs en charge des dossiers, spécialement en ce qui concerne l'approbation des mesures de modération ?
6. Quelles sont les différences dans l'application de la législation fédérale entre cantons et comment se situe le canton de Fribourg, notamment vis-à-vis du canton de Berne ?

24 avril 2015

II. Réponse du Conseil d'Etat

Les zones 30 sont presque exclusivement mises en place sur les réseaux routiers communaux, principalement dans les zones résidentielles. Ainsi il appartient aux communes, propriétaires et maîtres d'ouvrage, de planifier ces zones et de décider des aménagements permettant d'atteindre les objectifs de sécurité et de lutte contre le bruit routier qu'elles se sont fixés.

Ces aménagements peuvent différer d'une commune à l'autre en fonction des moyens alloués et de la situation initiale diagnostiquée. Par conséquent, ces zones ne peuvent que difficilement être comparées entre elles.

Le Conseil d'Etat constate que les zones 30 ont leurs promoteurs, mais aussi leurs détracteurs, et leurs aménagements font souvent l'objet de débats politiques au niveau communal, notamment lors du vote sur leur financement.

Le Conseil d'Etat peut répondre aux questions de la manière suivante :

1. *Veut-on créer dans le canton de Fribourg la possibilité de mettre en place le plus possible de zones 30 utiles pour augmenter la sécurité et lutter contre les nuisances du bruit routier ?*

Il appartient prioritairement aux communes de décider de la mise en œuvre de zones 30 km/h. Il convient de rappeler que la simple mise en place d'une signalisation accompagnée de quelques dispositions de marquage au sol n'est pas une solution pouvant être appliquée d'une manière générale à tous les projets. En effet, ce type de disposition ne permet pas toujours d'atteindre les objectifs de réduction de vitesse souhaités.

2. *Le canton est-il conscient que des frais importants sont générés pour les communes alors que des solutions bon marché et simples, jugées insuffisantes, ne sont pas acceptées ?*

Le rôle du canton est de vérifier que les normes et les lois en vigueur soient respectées, notamment vis-à-vis des aménagements prévus et de s'assurer que la vitesse réelle pratiquée par plus de 85 % des usagers corresponde aux exigences fixées pour ce type de zones. Les propositions d'aménagement pour y parvenir sont du ressort de la commune, souvent aidée par un mandataire. D'une manière générale, il est recommandé aux communes de réaliser des aménagements durables qui résistent aux passages des chasse-neige par exemple.

3. *Le canton est-il prêt à définir des règles claires pour la création de ces zones 30 ?*

Le canton de Fribourg applique l'*ordonnance fédérale du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre* (RS 741.213.3) qui prévoit notamment qu'une expertise soit réalisée sur l'ensemble de la localité, servant de base à l'élaboration des projets routiers. Cette expertise permet d'établir un diagnostic de la situation actuelle et offre une base objective. Un document du bureau de prévention des accidents bpa (*Zones 30 (brochure technique*)) décrit en détail la démarche. Les règles fédérales sont claires et la marge de manœuvre du canton – et partant des communes – est limitée. La procédure prévoit un contrôle de l'efficacité des mesures, notamment des vitesses réelles pratiquées. En fonction des résultats obtenus, des compléments d'aménagements peuvent être requis, d'où l'intérêt de les prévoir au mieux afin d'éviter des dépenses imprévues.

4. *Comment s'assure-t-on que les critères soient appliqués de la même manière dans toutes les communes (égalité de traitement) et que la marge de manœuvre de la commune soit respectée ?*

Tous les dossiers de zones 30 sont traités par une seule unité du Service des ponts et chaussées, ce qui garantit une égalité de traitement dans le respect des demandes particulières des communes pour autant que ces dernières s'avèrent conformes aux lois et aux normes.

5. *Quelle est la marge de manœuvre des collaborateurs en charge des dossiers, spécialement en ce qui concerne l'approbation des mesures de modération ?*

Le canton analyse principalement les dossiers soumis par les communes sous l'angle du respect des lois et des normes. Les mesures de modération proposées sont analysées sur la base de l'expertise. L'efficacité des aménagements est jugée en tenant compte des objectifs de réduction de vitesse visés. Les collaborateurs de l'Etat en charge de ces dossiers se doivent d'avertir les communes si les mesures prévues sont jugées insuffisantes, mais également si ces dernières sont jugées surabondantes. Sans vouloir se substituer aux bureaux mandataires des communes, les collaborateurs de l'Etat peuvent proposer des améliorations au projet dans le but d'améliorer l'efficience de ce dernier.

6. *Quelles sont les différences dans l'application de la législation fédérale entre cantons et comment se situe le canton de Fribourg, notamment vis-à-vis du canton de Berne ?*

Il n'appartient pas au canton de Fribourg d'apprécier dans quelle mesure les autres cantons appliquent correctement le droit fédéral. Dans ses frontières, le canton de Fribourg demande que les lois et normes soient respectées, sans ajouter de contraintes ou exigences complémentaires. Si l'on compare avec les cantons de Vaud et de Berne, on constate que ceux-ci n'ont pas édicté de législation cantonale complémentaire spécifique, mais des directives. Ils appliquent par conséquent la législation fédérale mentionnée ci-avant.

Ainsi, le canton de Berne a édicté une directive sur les zones 30 par le biais de l'Information systématique des communes bernoises (ISCB nr. 7/732.11/11.2). En matière de coordination des procédures concernant les mesures de limitation de vitesse et les mesures d'aménagement constructif, il n'applique pas le principe de coordination alors que ce dernier est spécifiquement prévu par la loi cantonale (art. 4, Loi de coordination LCoord, RSB 724.1). D'autre part, il a intégré la mise en place de zones 30 dans son « Modèle bernois » (cf. Guide « Standards bernois pour les routes cantonales »). Il a même mis en zone 30 une route cantonale à forte trafic sur la commune de Münsingen.

Pour Vaud, une directive pour la mise en place d'une zone 30 distinguant deux processus a été édictée. Un premier processus dit de « légalisation d'une zone » et un second processus dit de « contrôle ultérieur pour la validation de la zone 30 ». D'autre part, le Tribunal administratif vaudois a statué que les mesures d'aménagement d'une zone 30 ne nécessitent pas d'enquête particulière (AC.1991.0099 du 29 décembre 1992 et AC.2008.0311 du 31 mars 2010). Cela simplifie les procédures d'approbation.

Plusieurs facteurs influent donc sur les procédures au niveau cantonal : l'articulation faite entre la législation cantonale sur les routes et celle sur l'aménagement du territoire et les constructions, d'éventuelles délégations de compétences principalement en matière de circulation routière faite aux communes ou encore la jurisprudence cantonale.

16 juin 2015