



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Vonlanthen Rudolf

2021-CE-460

Responsabilité pour les limitations de vitesse

I. Question

Depuis quelques mois, un panneau de limitation de vitesse de 50 km/h a été installé sur la route cantonale St. Ursen–Tafers entre Engertswil/St. Ursen et l'entrée de la route principale Tafers–Alterswil, c'est-à-dire juste après le pont de la Neumatt, sur une longueur d'environ 250 mètres.

Depuis certainement plus de 30 ans, les mêmes six maisons individuelles se trouvent le long de la route sur le tronçon en question. Les limitations de vitesse servent à la sécurité routière. C'est pourquoi je trouve que cette mesure n'est pas appropriée sur ce tronçon bien dégagé et non dangereux (hors localité). Cela m'amène à poser les questions suivantes :

1. Qui est responsable des différentes limitations de vitesse ?
2. Selon quels critères ces limitations de vitesse sont-elles décidées ?
3. Pour quelles raisons la limitation de vitesse (50 km/h) a-t-elle été introduite juste après le pont de la Neumatt sur une route hors localité, alors même que la situation du trafic n'a pas changé depuis plus de 30 ans ?
4. S'agit-il uniquement d'un piège à amendes ou y a-t-il d'autres motivations ?
5. D'autres limitations de vitesse de ce type sont-elles prévues dans le district de la Singine au cours des prochaines années ?

2 novembre 2021

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat est en mesure de répondre aux différentes questions comme suit :

1. *Qui est responsable des différentes limitations de vitesse ?*

Selon la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR), la DAEC est l'autorité compétente en matière de signalisation routière. Ces tâches sont déléguées au Service des ponts et chaussées (SPC) qui est doté d'un secteur spécialisé en la matière. Toute demande de modification des limitations de vitesse est analysée par le SPC et discutée avec la police cantonale. En cas de validation, les mesures de circulation sont publiées selon nécessité dans la feuille officielle et peuvent faire l'objet de recours auprès du Tribunal cantonal.

2. *Selon quels critères ces limitations de vitesse sont-elles décidées ?*

En premier lieu il est nécessaire de préciser qu'il existe différentes catégories de vitesses, à savoir :

- a) Les limitations de vitesse générales
 - > 50 km/h « limite générale » en localité
 - > 80 km/h hors localité

La limitation générale de vitesse à 80 km/h est valable en dehors des localités (bâti non compact).

La limitation de 50 km/h général vaut à l'intérieur des localités, lorsqu'au moins un des deux côtés de la route est bâti de manière compacte. La notion de bâti compact laisse une certaine marge d'interprétation et il faut tenir compte du milieu environnant et de la manière dont les usagers de la route le perçoivent. Le canton utilise cette marge d'interprétation dans la mesure du possible pour tenir compte des avis exprimés par la population locale prioritairement concernée.

- b) Les dérogations aux limitations générales de vitesse
 - > 70 km/h
 - > 60 km/h
 - > 50 km/h
 - > 40 km/h
 - > 30 km/h
 - > 20 km/h
 - > 10 km/h

Les dérogations aux limitations générales de vitesses doivent faire l'objet d'une expertise selon l'article 108 OSR. Cette dernière doit permettre de savoir si la mesure est nécessaire, opportune, si elle respecte le principe de proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. Ces dérogations peuvent être envisagées pour des raisons de sécurité, pour améliorer la fluidité du trafic ou pour réduire les atteintes à l'environnement et tout particulièrement les atteintes relatives au bruit, selon la jurisprudence récente du Tribunal fédéral.

- c) Les limitations de vitesse par zone
 - > Zones 30 km/h
 - > Zones de rencontre (20 km/h)

Les limitations par zone (zones 30 et zones de rencontres) sont régies par l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et zones de rencontre (RS 741.213.3). Ce type de zone est possible en intérieur de localité et doit faire l'objet d'une expertise basée sur l'article 108 OSR dont le contenu est décrit dans l'Ordonnance ; elles peuvent également constituer des éléments de solutions lorsque les valeurs limites relatives au bruit ne sont pas respectées, notamment lorsque la pose de revêtement phonoabsorbant s'avère insuffisante.

3. *Pour quelles raisons la limitation de vitesse (50 km/h) a-t-elle été introduite juste après le pont de la Neumatt sur une route hors localité, alors même que la situation du trafic n'a pas changé depuis plus de 30 ans ?*

L'introduction de cette limitation de vitesse fait suite à une demande de la commune d'Alterswil adressée au Service des ponts et chaussées en date du 19 juillet 2017 en vue d'assurer la sécurité des riverains lorsqu'ils accèdent à leur parcelle ou lorsqu'ils s'insèrent sur la route. Une expertise réalisée par un bureau d'ingénieur a démontré qu'une réduction de vitesse était nécessaire pour

garantir les distances de visibilité qui faisaient défaut aux différents accès existants et pour lesquels aucun aménagement physique n'était envisageable. L'introduction de la vitesse de 50 km/h a toutefois été conditionnée à la création d'une « porte d'entrée » qui a fait l'objet d'une publication dans la feuille officielle du 10 mai 2019 qui n'a fait l'objet d'aucune opposition. Le projet a été approuvé le 3 octobre 2019 par la DAEC.

S'il est exact que la situation du bâti n'a guère évolué depuis 30 ans, le trafic a pour sa part plus que doublé.

4. S'agit-il uniquement d'un piège à amendes ou y a-t-il d'autres motivations ?

Voir réponse à la question n° 3.

5. D'autres limitations de vitesse de ce type sont-elles prévues dans le district de la Singine au cours des prochaines années ?

Les requêtes d'abaissement de la vitesse sont souvent liées à des demandes communales et les analyses sont donc faites au cas par cas. Il faut aussi avoir à l'esprit que les limitations de vitesse sont également envisagées pour des projets d'assainissement du bruit routier et il n'est donc pas exclu d'avoir un nombre de réductions plus important à l'avenir.

31 janvier 2022