



Commune de  
**Val-de-Ruz**

# RÉPONSE AU POSTULAT PO20.002 « PAS DE LIMITATION À 30 KM/H SUR UN AXE PRINCIPAL »

Rapport au Conseil général

Version : 1.0 – TH 475978

Auteur : Conseil communal

Date : 15.09.2021



## Table des matières

1.	Postulat .....	3
2.	Traitement du postulat .....	3
2.1.	Rencontres avec le SPCH .....	3
2.2.	Spécificités du tronçon .....	3
2.3.	Critères pour traiter la question du bruit .....	4
2.4.	Aménagements prévus dans le cadre des travaux de réfection de la traversée de Fontainemelon .....	5
3.	Appréciation .....	6
3.1.	Question du bruit .....	6
3.2.	Question des contrôles de vitesse .....	6
4.	Conclusion et classement du postulat .....	7

## Liste des figures

Figure 1 : Centre de Fontainemelon, tronçon prévu à 30 km/h en rouge .....	4
Figure 2 : Avenue Robert, zone ouest, début de la zone de vitesse limitée .....	5
Figure 3 : tronçon limité à 30 km/h .....	6

## Liste des abréviations principales

Abréviation	Signification	Abréviation	Signification
<b>OPB</b>	<i>Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit</i>	<b>SPCH</b>	<i>Service des ponts et chaussées</i>
<b>OSR</b>	<i>Ordonnance fédérale sur la signalisation routière</i>		



Monsieur le président,  
Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux,

Par le biais du présent rapport, nous donnons suite au postulat « Pas de limitation à 30 km/h sur un axe principal », adopté par le Conseil général le 14 décembre 2020.

Nous vous invitons à en prendre connaissance et à classer le postulat.

## 1. Postulat

---

Lors de sa séance du 14 décembre 2020, dans le cadre de la discussion du point à l'ordre du jour relatif à la demande d'un crédit d'engagement de CHF 5'600'000 pour le réaménagement du tronçon Cernier-Fontainemelon, le Conseil général a accepté le postulat suivant, déposé par le groupe PLR, par 20 voix contre 15 et 2 abstentions :

*« Le Conseil général enjoint le Conseil communal à prendre les dispositions nécessaires pour qu'aucune limitation à 30 km/h ne soit mise en place sur la route principale Cernier – Les Hauts-Geneveys, tout en garantissant la sécurité des élèves aux abords de l'école.*

*Si cette limitation devait au final s'avérer inéluctable, le Conseil communal fera en sorte que sa portée soit minimale et en justifiera dûment les raisons.*

*Dans tous les cas, le Conseil communal rendra compte de ses actions à notre Autorité au travers d'un rapport d'information ».*

## 2. Traitement du postulat

---

Même si le Conseil communal, dans sa première réponse aux interrogations d'une partie du Conseil général, a clairement déclaré la nécessité d'abaisser la limitation de vitesse sur un tronçon d'environ 500 mètres au centre du village de Fontainemelon, il s'est donné pour tâche d'étudier les possibilités d'éviter l'abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h. L'argument principal est le fait qu'il s'agit d'un tronçon de route traversant au Val-de-Ruz.

### 2.1. Rencontres avec le SPCH

---

Le tronçon sous revue appartient à l'État de Neuchâtel.

Deux séances ont eu lieu avec le service des ponts et chaussées (SPCH) pour discuter en détail des dispositions légales liées à la question du bruit et à celles des limitations de vitesse, soit les 29 mars et 9 août 2021.

### 2.2. Spécificités du tronçon

---

La route cantonale 1356 est fréquentée quotidiennement par plus de 7'600 véhicules par jour (2019). Elle est en pente. Le tronçon se situe à une altitude comprise entre 860 et 900 m.

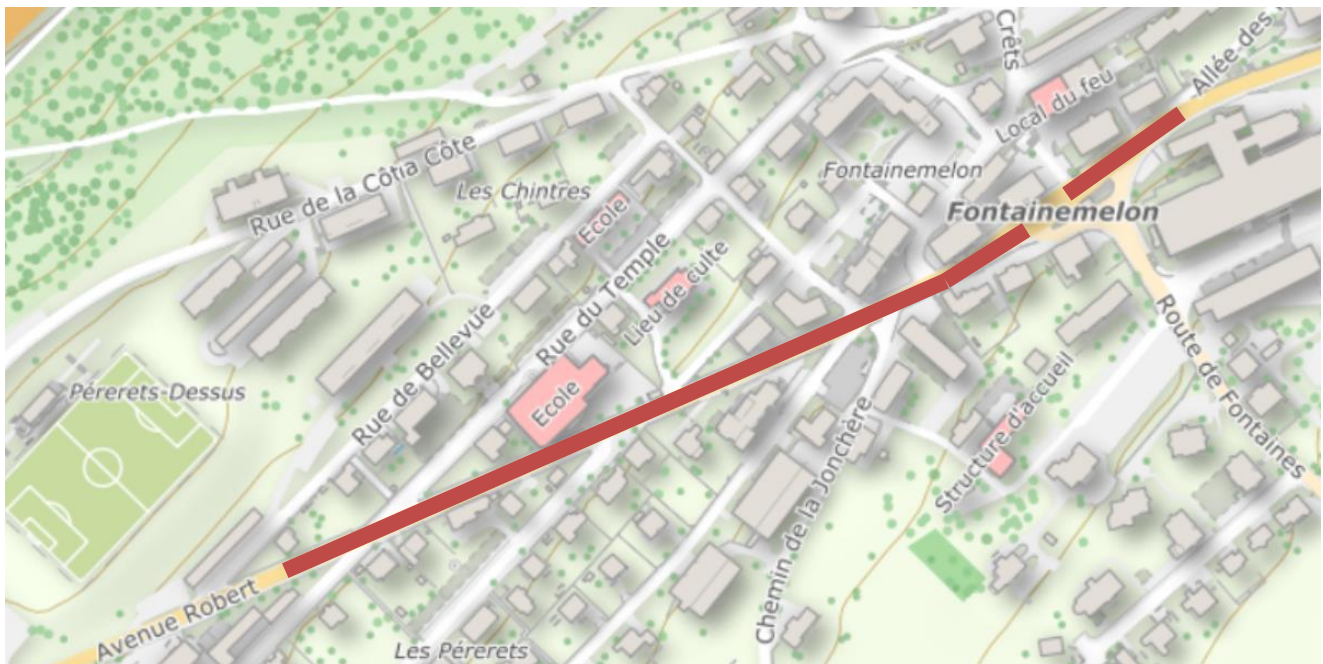


Figure 1 : Centre de Fontainemelon, tronçon prévu à 30 km/h en rouge

### 2.3. Critères pour traiter la question du bruit

Les articles 13 et 14 de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) fixent le cadre d'intervention pour protéger les habitations en bordure de trafic et les limites d'intervention. La jurisprudence datant de 2016 et 2018 (Zoug, Zurich, Bâle) engage définitivement le propriétaire de la route à prendre toute disposition utile.

Les mesures envisageables sont : a) la réduction de la charge du trafic ; b) l'abaissement de la vitesse ; c) la pose d'un revêtement phono absorbant ; d) l'amélioration du parc véhicule ; e) l'optimisation de la conduite douce. Les deux derniers critères sont hors de compétences du Canton et des communes. La première mesure est très difficile à mettre en œuvre et a pour conséquence de déplacer le trafic sur d'autres axes. La troisième n'est pas envisageable sur des tronçons d'altitude et en pente. Reste donc la réduction de la vitesse.

La faisabilité de l'abaissement de la vitesse est régie par l'article 108 de l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR). Pour le centre de Fontainemelon, il n'y a pas besoin de créer une zone 30 km/h, il s'agit uniquement d'une limitation de vitesse.

Les critères ci-après doivent toujours être pris en compte dans le cadre d'une expertise en vue d'accepter une dérogation à la vitesse générale :

- sécurité de tous les usagers ;
- efficacité en termes de bruit ;
- largeur de chaussée ;
- aménagement de mobilité douce ;
- urbanisme de la rue en localité ;
- mesures prévues pour assurer le respect de la vitesse ;
- vitesse commerciale des transports publics ;
- fluidité du trafic.



En termes de bruit, limiter la vitesse sur ce tronçon à 40 km/h au lieu de 30 km/h ne serait pas efficient. En effet, le nombre de bâtiments concernés par le bruit dans la traversée de Fontainemelon est le suivant :

- à 50 km/h : 16 bâtiments ;
- à 40 km/h : 15 bâtiments ;
- à 30 km/h : 4 bâtiments.

Pour l'automobiliste, l'impact d'un abaissement de la vitesse de 50 à 30 km/h se traduira par une durée supplémentaire de trajet de 37 secondes de la sortie d'autoroute à Cernier (et vice-versa).

Le SPCH a établi une analyse multicritère permettant d'évaluer si la mesure d'abaissement de la vitesse est efficace, faisable et opportune. La problématique de la route cantonale 1356 de Fontainemelon a donc été étudiée par le Canton sous l'angle des risques d'accident et du bruit.

Les conclusions sont :

- le SPCH estime que la vitesse, même abaissée, sera respectée à cause des aménagements prévus sur le tronçon, en particulier devant l'école ;
- il n'y a pas de risque que le trafic se déporte sur d'autres axes ;
- les services de secours et les transports publics ne subissent pas les contraintes de la vitesse limitée ou du moins elles peuvent être considérées comme minimales ;
- l'abaissement à 30 km/h est favorable aux cyclistes et protège les piétons au centre de localité.

#### 2.4. Aménagements prévus dans le cadre des travaux de réfection de la traversée de Fontainemelon

À l'ouest du collège de Fontainemelon, zone la plus sensible pour la question de la vitesse, un rétrécissement de la chaussée est prévu. La largeur est de 6 m, dont 1,5 m pour la piste cyclable. Les véhicules devront donc être beaucoup plus attentifs.

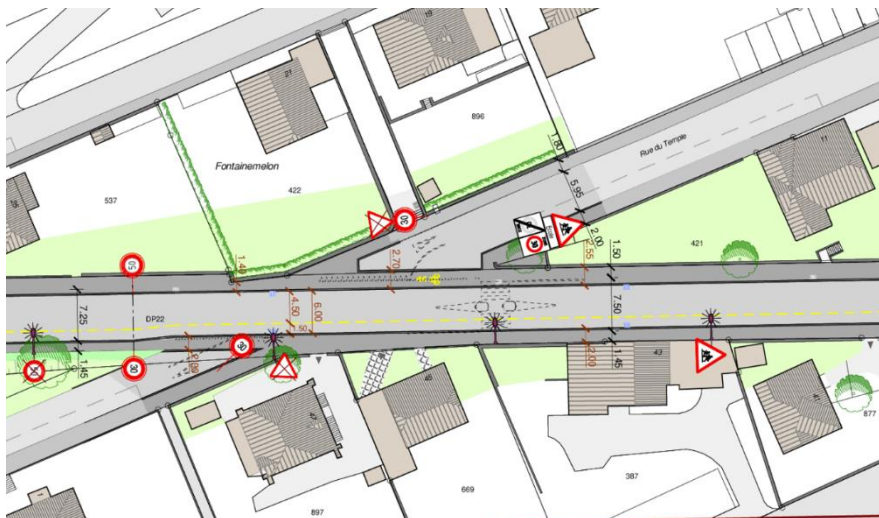


Figure 2 : Avenue Robert, zone ouest, début de la zone de vitesse limitée



Figure 3 : Tronçon limité à 30 km/h

### 3. Appréciation

---

#### 3.1. Question du bruit

---

La décision de maintenir la vitesse à 50 km/h ou de la limiter à 30 km/h incombe à la Commune, mais le propriétaire de la route se doit de respecter l'OPB. Conformément à l'avis de droit commandé par l'État, ce dernier, en tant que propriétaire, ne peut pas se soustraire à ses obligations. Dans le cas où la Commune refuserait de limiter la vitesse, une convention devrait être signée entre l'État et la Commune où cette dernière devrait prendre à sa charge l'entier des risques.

Dans ces conditions, le Conseil communal estime qu'il est de son devoir de respecter les injonctions de l'État afin de respecter la législation en matière de bruit et suivre les directives émises par les services cantonaux.

Avec la réfection de la RC 1356, en particulier le tronçon traversant le centre de Fontainemelon, plusieurs mesures sont prévues, hormis la limitation de vitesse :

- rétrécissement de la chaussée ;
- élargissement des trottoirs ;
- piste cyclable marquée sur la chaussée en descente ;
- maintien du passage piéton devant l'école avec feux de signalisation et contrôle radar ;
- suppression d'un passage piétons proche de l'école sans feux de signalisation.

Il s'agit d'un des tronçons empruntés par de nombreux véhicules où le nombre de mesures est le plus conséquent. Au regard de la configuration des lieux, cela se justifie.

#### 3.2. Question des contrôles de vitesse

---

En abaissant la vitesse, le radar fixé sur les feux de signalisation en face de l'école sera le premier radar stationnaire permanent dans une zone limitée à 30 km/h dans le canton de Neuchâtel.

Pour cette raison, il a été étudié la possibilité de le déplacer dans une zone à 50 km/h à défaut de pouvoir le supprimer. Une séance a eu lieu le 7 septembre 2021 avec le chef du service de la circulation et le responsable de la police mobile.

Il a été démontré qu'il n'est pas envisageable de déplacer le radar pour les raisons suivantes :





## Réponse au postulat PO20.002 « Pas de limitation à 30 km/h sur un axe principal »

Rapport au Conseil général

- lors de la remise des radars des communes à l'État en 2013, celles-ci se sont engagées à maintenir les appareils sur les lieux où ils sont installés ;
- sur huit critères permettant de conclure qu'un radar a sa place, deux au moins doivent être remplis. Pour Fontainemelon, cinq critères sont remplis (traversée piétonne devant un collège, passage piétons très fréquenté, fort trafic, porte d'entrée de localité, surveillance d'une installation de signalisation lumineuse). Il s'agit du radar cantonal qui a le plus de raisons d'être ;
- la route est un « toboggan » (droite et en pente).

Pour tous ces motifs, le Conseil communal estime qu'il ne peut pas prendre le risque de déplacer un radar et qu'il y ait un accident quelques mois plus tard.

La police est ouverte à l'annonce du radar avant la zone de contrôle. Il faudra veiller à sa visibilité suffisante.

### 4. Conclusion et classement du postulat

---

Le Conseil communal a donc évalué les différentes possibilités de renoncer à une limitation de la vitesse à 30 km/h sur le tronçon traversant le village de Fontainemelon. Il s'est focalisé sur trois aspects principaux :

- a) le bruit du trafic ;
- b) la sécurité ;
- c) les contrôles automatiques de vitesse.

Les conclusions sont les suivantes :

- la Commune ne peut pas prendre à sa charge les risques de devoir dédommager les propriétaires de biens immobiliers concernés par le bruit du trafic ;
- le tronçon sécurisé depuis de nombreuses années ne peut pas faire l'objet d'un démantèlement en matière de sécurité ;
- le déplacement du radar serait une erreur.

Pour les raisons qui précèdent, nous vous remercions de prendre le présent rapport en considération et de bien vouloir classer le postulat.

Veuillez croire, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à l'expression de notre haute considération.

Val-de-Ruz, le 15 septembre 2021

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL  
Le président                      Le chancelier  
R. Tschopp                        P. Godat