

## **Zone 30 de Boudevilliers : ne serait-ce pas le moment d'en finir ?**

Un segment de route cantonale à Boudevilliers a été placé en "zone 30" en 2009.

Une très grande ouverture d'esprit est nécessaire pour estimer cette mesure compatible avec les conditions de mise en zone 30 prévues par l'article 108 de l'ordonnance (fédérale) sur la signalisation routière. On peut éventuellement admettre que cette limitation de vitesse respecte la lettre, mais certainement pas l'esprit.

Quel est l'avis du Conseil communal à ce sujet ? Peut-il envisager de prendre contact avec l'État de Neuchâtel afin de reconsidérer cette limitation de vitesse ?

### Développement

La "zone 30" trouve sa base légale par l'article 22a de l'ordonnance (fédérale) sur la signalisation routière :

*"Le signal «Zone 30» désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h."*

Cette définition laisse clairement entendre que cet outil de limitation de vitesse est destiné à des quartiers ou des lotissements. Un tronçon de route principal traversant une localité ne paraît pas correspondre à cela. Une telle exception est néanmoins prévue par l'article 2a alinéa 6 de la même ordonnance :

*"Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'art. 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement ce tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville)."*

Les conditions de mise en "zone 30" sont ensuite énumérées à l'article 108 alinéa 2 :

- a. un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement;
- b. certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière;
- c. cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés;
- d. de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement.

A priori, aucune de ces conditions n'est ici remplie. Mais évidemment, la formulation ouverte du point (a) peut donner des arguments aux partisans inconditionnels des limitations de vitesse. Et l'invocation du bruit excessif (comme sans doute sur la plupart des routes principales de nos localités) permet peut-être d'envisager l'usage du point (d).

Rappelons au besoin qu'une votation populaire fédérale, le 4 mars 2001, a conduit au rejet par près de 80% des votants de l'initiative "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions". Il est intéressant de souligner que ce projet a été balayé par le peuple alors même qu'il laissait justement la porte ouverte à des exceptions sur des routes principales.

Subsidiairement, si l'existence de cette zone ne devait pas être remise en cause, notons encore que l'article 5 de l'ordonnance (fédérale) sur les zones 30 et les zones de rencontre prévoit que :

*"Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte."*

À l'évidence, ce tronçon ne respecte actuellement pas cette disposition légale. Or, comme la présence une zone 30 à un tel endroit est pour le moins déroutante, la "porte d'entrée" devrait être d'autant plus marquée afin de ne pas transformer ce tronçon en pur et simple piège à automobilistes.

Jan Villat  
9 février 2013