



Guide

Dérogations aux limitations générales de vitesse

Sommaire

1.	Objectif	3
2.	Champ d'application	3
3.	Contexte	3
4.	Bases	3
5.	Responsabilités et compétences	4
6.	Procédure	4
6.1	Routes communales	4
6.2	Routes cantonales	5
6.2.1	Schéma du déroulement de la procédure	6
6.2.2	Explications relatives au schéma	7
7.	Expertise	9
7.1	Nécessité	9
7.2	Opportunité.....	10
7.3	Proportionnalité	11
8.	Protection contre le bruit	11
8.1	Situation initiale et objectifs	11
8.2	Champ d'application	11
8.3	Bases spécifiques.....	11
8.3.1	Mandat légal.....	12
8.3.2	Jurisprudence	12
8.3.3	Remarques générales.....	13
8.4	Procédure.....	13
8.4.1	Vue d'ensemble.....	13
8.4.2	Phase de préparation et première étape	14
8.4.3	Deuxième étape : expertise au sens de l'article 108 OSR.....	15
8.4.4	Troisième étape : prise de décision et décision formelle	15
8.4.5	Modification ultérieure de projets d'assainissement contre le bruit déjà approuvé	16
9.	Signalisation	16
9.1	Dimensions des signaux	16
9.2	Rétroreflexion	16
9.3	Emplacement des signaux	16
10.	Annexes	17
10.1	A1 Formulaire d'expertise « Dérogation aux limitations générales de vitesse »	17
10.2	A2 Modèle de publication pour une limitation générale de vitesse approuvée par l'Office des ponts et chaussées	19

Impressum

Responsable de processus : Direction Technique de la circulation et Sécurité routière – Lukas Bähler

Validation : Conférence des arrondissements / Chef d'office - Stefan Studer

Publication : Direction des travaux publics et des transports / Office des ponts et chaussées

Contact : www.be.ch/opc

1. Objectif

Le présent guide informe sur la procédure en matière de dérogations aux limitations générales de vitesse. Il définit la marche à suivre et assure par ailleurs une mise en œuvre uniforme.

2. Champ d'application

Ce guide s'applique à la procédure à suivre pour fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse sur les routes principales et les routes secondaires du canton de Berne.

Si l'introduction d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre est envisagée dans le cadre de la procédure de limitation de vitesse, il convient de consulter également les lettres d'information ISCB n° 7/732.11/11.1 « Zones à vitesse limitée », ISCB n° 7/732.11/11.2 « Zone 30 », ainsi que le guide « Zone de rencontre » de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne.

3. Contexte

Les limitations générales de vitesse indiquent les vitesses que les véhicules ne doivent dépasser en aucun cas, même lorsque les conditions en matière de chaussée, de visibilité et de trafic sont idéales. Elles sont fixées dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière à 50 km/h dans les localités, 80 km/h en dehors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes.

L'espace et son utilisation subissent des changements au fil du temps. Partant, les attentes à l'égard d'une route peuvent évoluer, et ceci peut rendre nécessaire de déroger aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route. L'article 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) a été prévu pour cela. Il indique les raisons qui peuvent légitimer d'abaisser ou de relever les limitations générales de vitesse. Il s'agit ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité.

4. Bases

- Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01)
- Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21),
- Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11)
- Ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3)
- Norme VSS SN 640 871a « Signaux routiers, Application des matériaux rétroréfléchissants et de l'éclairage », du 1er février 2009
- Guide « Vitesse maximale, bases légales » (en allemand), du 15 septembre 2017, Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Guide « Standards pour les routes cantonales », de juin 2017, Office des ponts et chaussées du canton de Berne

Le Conseil fédéral limite la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes (art. 32, al. 2 LCR). Cette vitesse maximale est de 50 km dans les localités, et de 80 km/h hors des localités (art 4a, al.1 OCR).

L'article 32, alinéa 3 LCR stipule que l'autorité compétente peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route. Ceci requiert cependant une expertise, qui devra montrer si une telle mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures (art. 108, al. 4 OSR).

L'article 108, alinéa 2 OSR indique de manière exhaustive les raisons qui peuvent légitimer d'abaisser les limitations générales de vitesse :

- un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement ;
- certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ;
- cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés ;
- 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.

Les zones 30 (art. 2a et 22a OSR) sont considérées comme des réglementations fonctionnelles du trafic au sens de l'article 3, alinéa 4 LCR (arrêt du Tribunal fédéral 2A.90/2006). En principe, la limitation de vitesse à 30 km/h n'est admise que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible (art. 2a, alinéa 5 OSR). Exceptionnellement, il est cependant possible d'intégrer un tronçon de route principale 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) (art. 2a, al. 6 OSR). Il ne faut cependant pas oublier que par définition, les routes principales sont des routes destinées en priorité au trafic.

La limitation générale de vitesse peut être relevée, dans les localités, sur les routes prioritaires bien aménagées, si cette mesure permet d'améliorer la fluidité du trafic sans porter préjudice à la sécurité et à l'environnement.

5. Responsabilités et compétences

Sur les routes cantonales, les dérogations aux limitations générales de vitesse sont de la compétence de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne. Sur les routes communales, les décisions en la matière sont de la compétence des communes, et requièrent l'approbation de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne.

6. Procédure

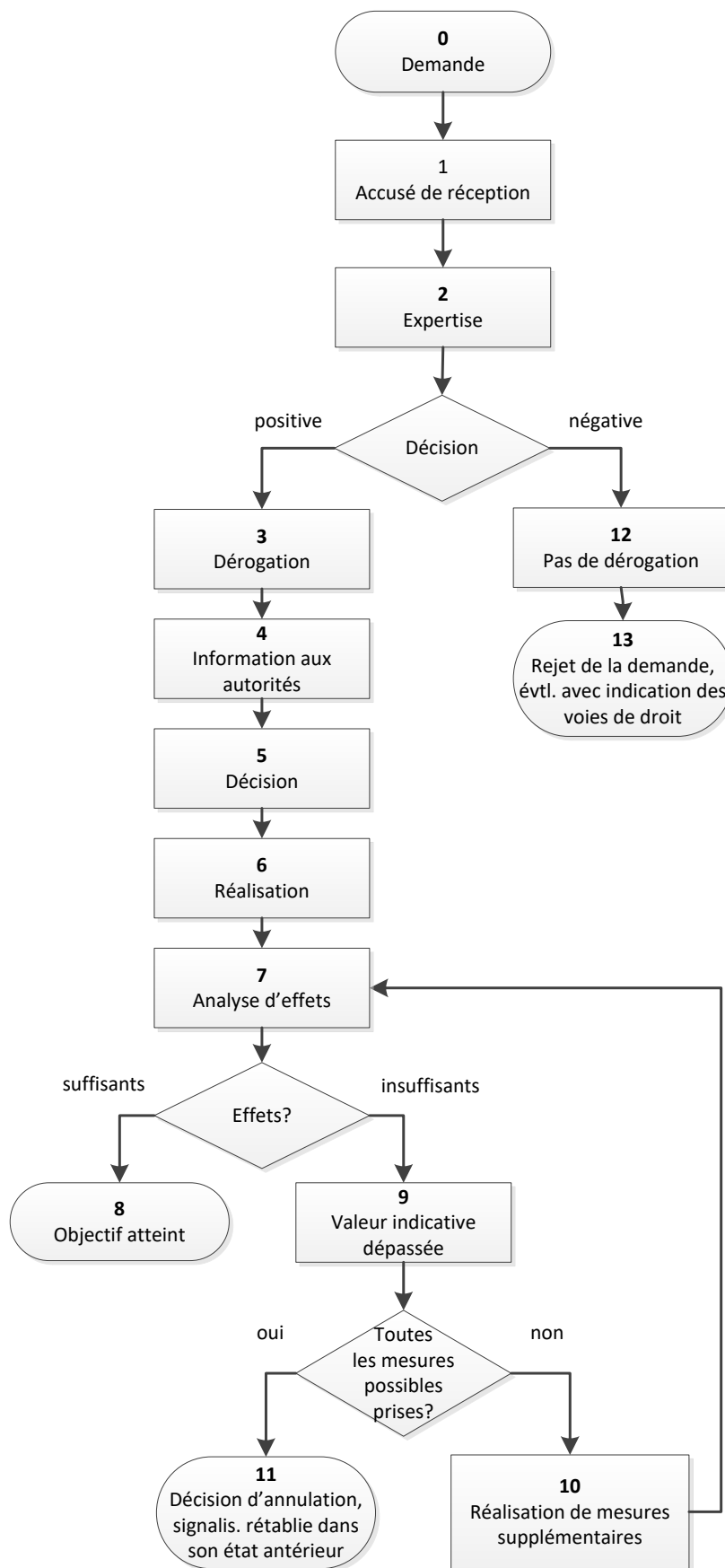
6.1 Routes communales

- Un formulaire est à disposition de l'autorité communale compétente pour établir l'expertise (art. 32, al. 3 LCR) ; voir annexe.
- Une fois l'expertise établie, l'autorité communale compétente doit rendre une décision d'introduction du nouveau régime de vitesse.
- Une demande d'approbation doit ensuite être envoyée à l'arrondissement d'ingénieur en chef (AIC) compétent, accompagnée de l'expertise, d'un extrait du procès-verbal des décisions ainsi que d'un plan de situation indiquant les emplacements des signaux.
- Après examen de la demande, l'AIC transmet sa décision par écrit à l'autorité communale compétente.
- Après avoir reçu l'approbation de l'AIC, l'autorité communale compétente doit, dans un délai de trois mois, publier la mesure dans la feuille officielle du canton de Berne, avec indication des voies de droit. Il est également recommandé de publier la mesure dans la feuille officielle d'avis correspondante. Un modèle de texte se trouve en annexe à la fin du présent guide.
- Si le délai de recours expire sans avoir été utilisé, la commune ordonne la pose des signaux correspondants.
- Les coûts pour la signalisation sont à la charge de la commune.

6.2 Routes cantonales

- Les demandes de dérogation aux limitations générales de vitesse sur les routes cantonales doivent être transmises à l'arrondissement d'ingénieur en chef (AIC) compétent exclusivement par les autorités.
- L'AIC établit l'expertise requise.
- La décision prise sur la base de l'expertise est communiquée par écrit à la commune.
- Si la décision est positive, la dérogation aux limitations générales de vitesse est publiée par l'AIC dans la feuille officielle du canton de Berne ainsi que dans la feuille officielle d'avis correspondante, avec indication des voies de droit.
- Si le délai de recours expire sans avoir été utilisé, l'AIC ordonne la pose des signaux correspondants.
- Les coûts pour la signalisation sont à la charge du canton.
- La procédure détaillée est décrite dans les deux chapitres suivants.

6.2.1 Schéma du déroulement de la procédure



6.2.2 Explications relatives au schéma

0 Demande

Réception d'une demande de dérogation aux limitations générales de vitesse sur une route cantonale. Est considérée comme dérogation toute signalisation d'une vitesse maximale autre que 50 km/h dans les localités, 80 km/h en dehors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes.

Les demandes doivent être transmises à l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne par une autorité (commune, police, etc.). Les particuliers doivent présenter leur demande à la commune. Celle-ci prend position et contrôle que la demande aille bien dans le sens de l'intérêt public. Si la commune conclut favorablement, elle transmet une demande correspondante à l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne.

1 Accusé de réception

Un accusé de réception est transmis par écrit à l'autorité ayant effectué la demande. Celle-ci est également informée sur la suite de la procédure : elle est avertie qu'une expertise sera établie et qu'elle recevra une réponse d'ici une date donnée.

L'Office des ponts et chaussées indique en outre qu'en cas de décision positive, il est possible que des mesures d'accompagnement complémentaires soient prises en considération.

2 Expertise (voir chap. Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.)

L'article 32, alinéa 3 LCR stipule que toute dérogation à la vitesse maximale nécessite une expertise. Celle-ci doit prendre en considération les critères énumérés à l'article 108, alinéa 2, lit. a-d OSR.

Si l'un de ces critères est satisfait, la nécessité de la dérogation est établie. Il s'agit alors, toujours dans le cadre de l'expertise, de déterminer si celle-ci est opportune et acceptable, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures.

L'expertise prend en compte la situation sur place. En outre, il est pris connaissance des accidents enregistrés par la police sur ce tronçon, et ceux-ci sont évalués. Il peut également s'avérer nécessaire de procéder à des mesures de vitesse du trafic. Le résultat des analyses et l'évaluation, assortis d'une proposition des mesures à prendre, sont notés dans un rapport.

3 Dérogation

- Le résultat de l'expertise est clairement positif et une dérogation semble selon toute vraisemblance pouvoir être mise en œuvre sans mesures d'accompagnement complémentaires → poursuivre avec le point 4 « Information aux autorités »
- Le résultat de l'expertise montre qu'une dérogation devrait en principe être soutenue et qu'elle serait adéquate. Toutefois, l'aspect ou le degré d'aménagement de la route ne correspond pas au régime de vitesse prévu. Dans ce cas, il faut clarifier si, et au moyen de quelles mesures complémentaires réalisables à court terme, les conditions d'une dérogation peuvent être réalisées. Le cas échéant, il peut s'avérer nécessaire d'échelonner les mesures. Si l'aspect du lieu concerné ne peut être modifié suffisamment que par des mesures coûteuses sur le long terme, des mesures à court terme, transitoires, doivent être prises en considération. Autres actions à entreprendre :
 - élaboration d'un projet pour des mesures d'accompagnement à court terme (choix des mesures, emplacement et aménagement, réalisation éventuellement échelonnée, calendrier, estimation des coûts) ;
 - le cas échéant avant-projet de mesures à long terme avec estimation des coûts et calendrier ;
 - calendrier pour l'analyse d'efficacité.

4 Information aux autorités

Sur la base du résultat positif de l'expertise, la décision est notifiée à l'autorité requérante, assortie de l'indication de la suite de la procédure et d'un calendrier approximatif.

Avant de rendre la décision, il convient d'entendre la commune sur le territoire de laquelle des mesures de circulation vont être ordonnées. Une fois rendue, la décision lui est notifiée.

5 Décision

La décision de dérogation aux limitations générales de vitesse doit être rendue et publiée, éventuellement assortie de charges, avec l'indication des voies de recours (modèle disponible à l'annexe 2). En règle générale, la nouvelle limitation de vitesse n'est signalée que lorsque la décision est entrée en force. L'effet suspensif d'un éventuel recours ne peut être levé que pour des raisons importantes, notamment lorsqu'un intérêt public requiert l'application immédiate de la décision (art. 68, al. 5 LPJA).

6 Réalisation

Les éventuelles mesures d'accompagnement prévues conformément au projet doivent être mises en œuvre avec la signalisation du nouveau régime de vitesse.

7 Analyse d'efficacité

Après la fin de la période fixée depuis la réalisation, des mesures de vitesse permettant d'estimer la vitesse $V_{85\%}$ actuelle doivent le cas échéant être entreprises, ainsi qu'une évaluation des accidents. Cela concerne surtout les tronçons où des mesures complémentaires ont été prises (en règle générale les zones 30).

Il convient de procéder aux mesures de vitesse aux emplacements mêmes qui avaient été retenus dans le cadre de l'élaboration de l'expertise. Les résultats permettent de savoir si le nouveau régime de vitesse est accepté et respecté. Les valeurs indicatives du tableau ci-dessous, qui correspondent à ce qui peut être accepté, constituent une base de comparaison déterminante. Un dépassement de vitesse de faible ampleur est toléré. Les valeurs indicatives de vitesse se basent sur une distance d'arrêt constante, et varient donc en fonction de la pente. Il convient d'évaluer dans chaque situation concrète si les objectifs peuvent être considérés comme atteints même en cas de dépassement de la valeur indicative.

V_{sig}		Valeurs indicatives V_{85%}					
V [km/h]	Distance d'arrêt [m]	Plat		Montée > 4 %		Descente > 4 %	
		V [km/h]	Distance d'arrêt [m]	V [km/h]	Distance d'arrêt [m]	V [km/h]	Distance d'arrêt [m]
20	9.2	25	12.4	26	12.7	24	12.0
30	15.8	35	20.0	36	20.2	34	19.8
40	23.6	45	28.0	46	28.1	44	28.0
50	32.7	55	37.8	56	37.6	53	37.0
60	43.1	65	48.8	66	48.3	63	48.3
70	54.8	75	61.2	77	61.5	73	61.0
80	67.8	-	-	-	-	-	-

8 Objectif atteint

Les vitesses sont inférieures à la valeur indicative. Les mesures sont suffisamment efficaces et l'objectif est atteint. La vitesse signalée est acceptée et respectée sans mesures complémentaires. L'affaire est réglée.

Si des mesures complémentaires à court terme ont été mises en œuvre dans le sens d'une solution transitoire, les mesures à long terme correspondantes doivent être intégrées dans le plan du réseau routier.

La commune est informée par écrit.

9 Valeur indicative dépassée

Les vitesses sont plus élevées que la valeur indicative. Les mesures mises en œuvre jusqu'ici ne sont pas suffisamment efficaces et l'objectif n'est pas atteint. Les automobilistes ne comprennent pas ce qui justifie la vitesse maximale signalée, celle-ci ne correspond pas à l'aspect de la route, elle n'est pas acceptée et donc pas respectée.

La commune est informée par écrit.

10 Réalisation de mesures supplémentaires

Si les mesures complémentaires prévues, éventuellement dans le cadre d'une réalisation échelonnée (voir point 3), n'ont pas toutes été mises en œuvre, des mesures supplémentaires doivent être immédiatement réalisées. Une fois écoulée une période fixée, les mesures doivent à nouveau faire l'objet d'une analyse d'efficacité, conformément au point 7.

11 Décision d'annulation, signalisation rétablie dans son état antérieur

Si les mesures complémentaires ont toutes été mises en œuvre et que l'efficacité reste malgré tout insuffisante, la dérogation à la limitation générale de vitesse doit être annulée et la signalisation rétablie dans son état antérieur.

12 Pas de dérogation

Le résultat de l'expertise est clairement négatif → 13 « Rejet de la demande ».

13 Rejet de la demande, éventuellement avec indication des voies de droit

L'autorité requérante doit être informée par écrit du rejet de la demande, avec justification, mais sans l'indication des voies de droit. Sur demande écrite de l'autorité requérante, le rejet lui est communiqué sous forme de décision avec l'indication des voies de droit. Une telle décision n'est pas publiée.

7. Expertise

L'expertise permet de formuler un jugement fondé sur la nécessité et l'opportunité de la dérogation. Il est également examiné dans ce cadre si la dérogation respecte le principe de la proportionnalité. L'article 3 de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre décrit l'expertise comme un rapport sommaire, et inventorie ce qu'elle doit contenir. Pour un résumé, il est possible d'utiliser l'annexe 1.

Il convient, pour l'élaboration de l'expertise, de se référer aux chapitres suivants.

7.1 Nécessité

La nécessité d'une dérogation doit être déterminée sur la base de l'article 108, alinéa 2 OSR. Une dérogation ne peut ainsi être considérée comme nécessaire que si l'un des quatre critères suivants est satisfait :

- un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement ;
- certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ;
- cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés ;
- 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.

Le chapitre 8 comprend des informations supplémentaires en ce qui concerne le point d.

7.2 Opportunité

La mesure est opportune si elle permet d'une part d'atteindre l'objectif visé et si, d'autre part, l'évaluation de technique de la circulation effectuée sur la base des critères ci-dessous est elle aussi favorable, ce qui indique qu'on ne doit pas s'attendre à des répercussions négatives.

	Critère	Effet quant à l'évaluation de la dérogation
1	Conditions locales particulières (p. ex. centre historique d'une ville, centre d'une localité) (art. 2a, al.6 OSR)	Plutôt favorable
2	Fonction de desserte d'une zone d'habitation (art. 2a, al.6 OSR)	Plutôt favorable
3	Zone 30 voisine existante ou prévue (art. 2a, al.6 OSR)	Plutôt favorable
4	L'aspect et le degré d'aménagement du tronçon de route existant s'accorde avec le régime de vitesse prévu	Plutôt favorable
5	Besoins existants de traverser le tronçon en différents endroits	Plutôt favorable
6	Pas d'aménagements pour le trafic piétonnier et cycliste le long de la route ¹	Plutôt favorable
7	Surlargeur de la chaussée	Plutôt défavorable
8	Constructions d'un seul côté de la route ou, de manière générale, milieu bâti peu dense	Plutôt défavorable
9	V ₈₅ % dépasse considérablement la vitesse maximale signalée aujourd'hui	Plutôt défavorable
10	Longueur insuffisante du tronçon de route concerné, ou effet négatif sur l'homogénéité des limitations de vitesse	Plutôt défavorable

La pondération des critères a volontairement été omise. Celle-ci doit être effectuée en fonction de la situation, de manière adaptée au tronçon à évaluer. Un critère peut ainsi l'emporter sur les autres et devenir déterminant.

Il convient en outre de prendre en compte les aspects suivants :

- Vitesse de projet :
Avant de fixer une dérogation aux limitations générales de vitesse, il importe également de déterminer de la vitesse de projet, c'est-à-dire la vitesse à laquelle un passage peut être parcouru en toute sécurité. Il arrive souvent qu'en certains points d'un tronçon pour lequel une dérogation aux limitations générales de vitesse est prévue, la vitesse de projection soit plus basse que la vitesse qui sera signalée.

¹ Cf. Guide Standards pour les routes cantonales.

Les conducteurs de véhicules qui ne connaissent pas les lieux auront alors tendance à aborder ces passages dangereux à une vitesse plus élevée que celle à laquelle ils auraient roulé s'il n'y avait pas de signalisation.

– Longueur des tronçons :

Les dérogations aux limitations générales de vitesse doivent être limitées à des tronçons aussi courts que possible.

– Efficacité :

L'expérience montre qu'il est difficile de lutter efficacement contre les excès de vitesse commis par des « fous du volant ». La conduite répréhensible de quelques-uns n'est pas une raison suffisante pour déroger vers le bas à une limitation générale de vitesse en principe adaptée à la situation. Les limitations de vitesse injustifiées, non adaptées aux situations, sont en effet nuisibles pour la cohabitation sur la route ; elles engendrent des attitudes agressives et incitent au non-respect des limitations qui sont fixées ailleurs avec raison.

Si les critères énoncés ci-dessus ne conduisent pas à un jugement clairement défavorable, il convient, du point de vue de la technique de la circulation, de considérer la dérogation comme plutôt opportune.

7.3 Proportionnalité

La proportionnalité ne peut être considérée comme donnée que si les trois conditions suivantes sont toutes réunies : la mesure doit être à la fois nécessaire (chap. 7.1), opportune (chap. 7.2) et acceptable. Une mesure est acceptable si, en tenant compte de tous les acteurs concernés, il existe un rapport raisonnable entre l'objectif de la mesure et ses effets. La détermination du caractère acceptable d'une mesure s'effectue ainsi sur la base d'une pesée d'intérêts.

8. Protection contre le bruit

8.1 Situation initiale et objectifs

La réduction d'un bruit routier excessif constitue l'une des raisons qui, conformément à l'article 108 OSR, peuvent rendre une dérogation aux limitations générales de vitesse nécessaire.

L'obligation de procéder à la réfection des routes lorsque les valeurs limites d'immissions sonores sont dépassées se fonde sur la loi sur la protection de l'environnement (LPE). Les mesures à la source ont en l'occurrence la priorité, et la réduction de la vitesse maximale autorisée constitue l'une de ces mesures.

Si une telle mesure est envisagée, le présent chapitre 8 peut être utilisé pour l'examiner, et, en cas de résultat positif, procéder à une expertise conformément à l'article 32, alinéa 3 LCR et à l'article 108, alinéa 4 OSR.

8.2 Champ d'application

Ce chapitre 8 s'applique lorsque, sur un tronçon de routes cantonales donné, les valeurs limites d'immissions sonores sont dépassées, et qu'une dérogation aux limitations générales de vitesse doit être envisagée pour réduire le bruit routier.

8.3 Bases spécifiques

Les bases indiquées ci-dessous, spécifiques à la protection contre le bruit, complètent les bases légales relatives aux dérogations aux limitations générales de vitesse présentées au chapitre 4.

- Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01)
- Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41)
- « Manuel du bruit routier, aide à l'exécution pour l'assainissement », 2006, OFEV
- « Bases d'évaluation de l'effet d'une vitesse de 30 km/h sur le bruit », rapport 2012/214, Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)
- « Impacts des mesures de modération du trafic sur les immissions sonores », rapport, novembre 2010, Office fédéral des routes
- « Les zones 30 – Une mesure de protection contre le bruit » ; « Tempo 30 als Lärm-schutzmassnahme - Grundlagenpapier zu Recht, Akustik, Wirkung », document de base (disponible en allemand), Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB)

8.3.1 Mandat légal

Les installations existantes qui ne respectent pas les prescriptions légales conformément à la LPE et à l'OPB doivent être assainies dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable ; il convient en principe de respecter les valeurs limites d'immission (art. 13, al. 2 OPB). Des allègements peuvent être accordés si l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés, ou si des intérêts prépondérants s'y opposent (art. 17 LPE ; art. 14 OPB). De tels allègements constituent cependant une dérogation ; il convient de les accorder uniquement dans des cas particuliers, et de manière restrictive. Lorsque le bruit est excessif, c'est-à-dire dépasse les valeurs limites d'immission, il est donc nécessaire d'analyser, dans le cadre d'un projet d'assainissement contre le bruit, si et dans quelle mesure une réduction de la vitesse contribue de manière efficace à diminuer le bruit.

8.3.2 Jurisprudence

Conformément à l'arrêt du Tribunal fédéral (ATF) 1C_589/2014, du 3 février 2016 (Grabenstrasse, canton de Zoug), l'octroi d'allègements présuppose que toutes les mesures d'assainissement possibles et acceptables aient été prises. Avant que des motifs d'allègements au sens de l'article 14, alinéa 1 OPB puissent être invoqués, les effets d'une réduction de la vitesse doivent être connus. L'article 108 OSR (al. 2, lit. d et al. 4) stipule cependant que les mesures doivent respecter le principe de la proportionnalité. Si une réduction de vitesse respecte ce principe, il s'agit alors de déterminer, en tenant compte de l'ensemble des circonstances concrètes, si une telle réduction est également opportune et acceptable. Cet examen requiert une pesée d'intérêts générale intégrant tous les éléments pertinents dans ce cas concret (effets positifs et négatifs d'une réduction de vitesse dans tous les domaines, comme le bruit, la qualité de l'air, les flux de circulation, etc.).

Dans son jugement 100.2014.208U du 23 mai 2016, relatif à un projet d'assainissement contre le bruit à Belp, le Tribunal administratif du canton de Berne indique que les raisons invoquées par l'Office des ponts et chaussées contre une réduction de la vitesse maximale sur la Hohlestrasse (déclivité et fonction de la route) ne permettent pas à elles seules de conclure qu'une réduction de vitesse aurait présenté des inconvénients considérables ou n'aurait manifestement pas respecté le principe de proportionnalité. Le Tribunal administratif fait également valoir que selon des recherches existantes et la littérature spécialisée, le potentiel d'une réduction de vitesse de 50 km/h à 30 km/h est supérieur à 2 dB(A). Il considère dans son jugement que les clarifications effectuées par l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne quant à la réduction du bruit qui peut être obtenue en limitant la vitesse à 30 km/h sont insuffisantes, et abroge donc la décision d'octroi des allègements.

8.3.3 Remarques générales

Selon le rapport VSS 2012/214 « Bases d'évaluation de l'effet d'une vitesse de 30 km/h sur le bruit », une diminution de la vitesse maximale autorisée de 50 à 30 km/h permet de réduire le bruit de 2 à 4,5 dB(A). La réduction du bruit dépend du type de zone (zone étroite avec de nombreuses mesures, zone dégagée avec peu de mesures et tronçons sans mesures d'accompagnement). Le rapport montre qu'il est également possible de réduire considérablement la vitesse sans grandes mesures de construction. Parallèlement à la diminution de la vitesse, le maintien d'un flux de trafic continu joue également un rôle important. Aucune recherche comparable n'a été effectuée pour les tronçons situés en dehors des localités. Pour savoir quelle réduction du bruit il est possible d'obtenir sur un tronçon de route donné, il est nécessaire de faire appel à un acousticien. Il convient de prendre tout particulièrement en compte la vitesse V85% de jour et de nuit, la composition du trafic, ainsi que les éventuelles mesures de modération du trafic qui devraient être prises ; selon le rapport « Impacts des mesures de modération du trafic sur les immissions sonores », celles-ci peuvent en effet, en fonction de leur aménagement, s'accompagner de répercussions négatives au niveau du bruit.

Le chapitre 7.2. donne plusieurs informations de principe relatives à la signalisation des dérogations aux limitations générales de vitesse. La réduction de vitesse doit ainsi s'accorder avec l'état d'aménagement de la route et la perception que les usagers en ont. Une simple signalisation de la réduction de vitesse n'est pas admissible. En outre, pour maintenir autant que possible un flux de trafic continu, l'homogénéité des limitations de vitesse joue un rôle important, et il convient d'y prêter attention. Une réduction de la vitesse maximale autorisée doit ainsi correspondre à la situation et aux habitudes de conduite ; elle n'est sinon pas comprise par les automobilistes, et, partant, guère respectée.

Pour qu'une réduction de vitesse soit adoptée en tant que mesure d'assainissement contre le bruit dans un projet d'assainissement contre le bruit, il convient par ailleurs que soient respectées, outre les exigences acoustiques, les exigences à l'égard des mesures de protection contre le bruit selon le « Manuel du bruit routier », ainsi que les exigences de technique de circulation de l'article 108, alinéa 2, lettre d OSR.

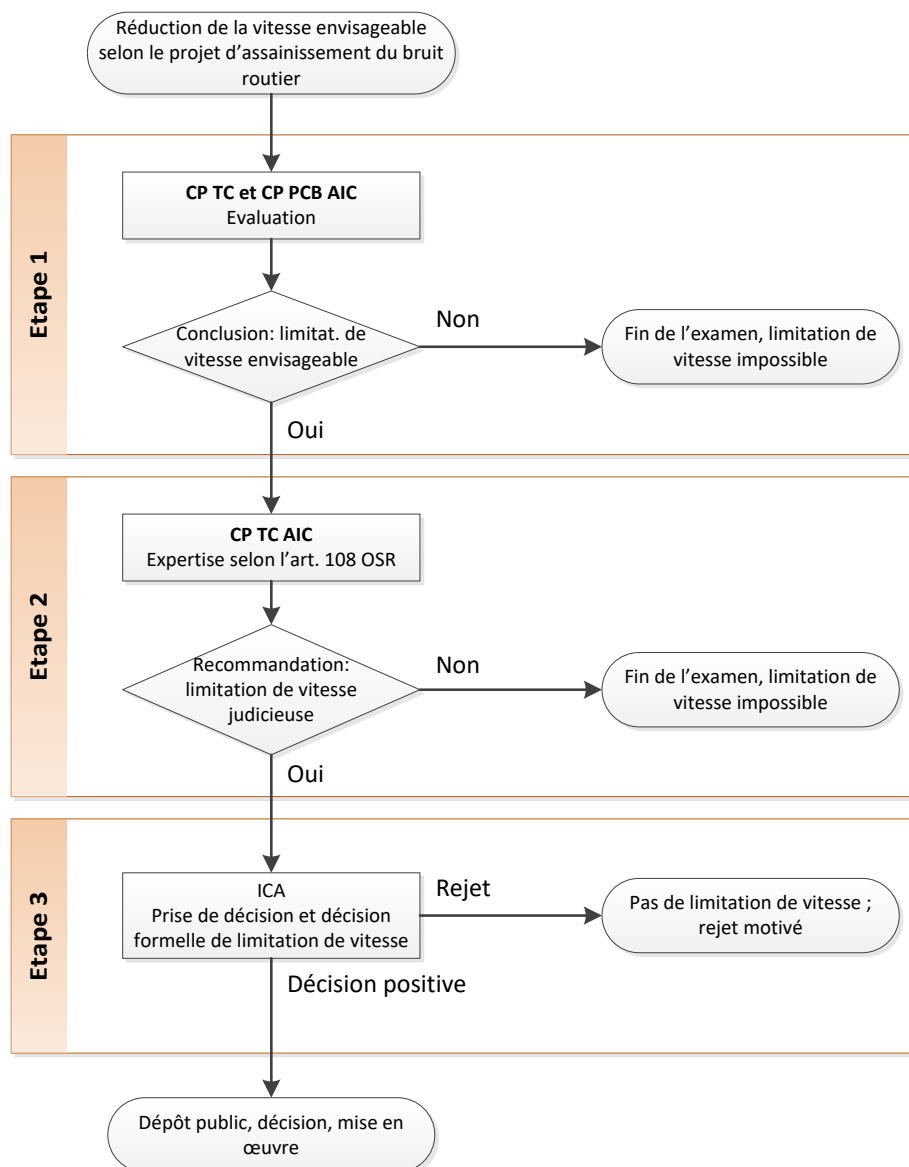
8.4 Procédure

8.4.1 Vue d'ensemble

Lorsque les valeurs limites sont dépassées sur une route (obligation d'assainissement), un acousticien examine dans le cadre d'une phase préparatoire l'effet acoustique d'une réduction de la vitesse, ainsi que le caractère proportionné de celle-ci du point de vue légal.

L'acousticien propose sur la base de ces analyses différents tronçons pour lesquels une réduction de la vitesse devrait être examinée de manière plus détaillée (phase principale), en tenant compte de critères de technique de la circulation ainsi que d'autres critères. Cette phase principale se déroule en trois temps :

1. Examen préalable sommaire, effectué en commun sous forme d'évaluation par les deux chefs de projet Technique de la circulation et Protection contre le bruit de l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent. Cette évaluation les amène à se prononcer quant à la possibilité de mettre en œuvre une dérogation aux limitations générales de vitesse.
2. Si l'examen préalable conclut qu'une limitation de la vitesse maximale est envisageable, le chef de projet Technique de la circulation effectue une expertise conformément à l'article 32, alinéa 3 LCR et à l'article 108 OSR.
3. Si l'expertise est favorable à la dérogation à la limitation de vitesse, il revient à l'ingénieur en chef de décider, sur la base d'une pesée d'intérêts, si la dérogation doit être mise en œuvre.



8.4.2 Phase de préparation et première étape

Phase de préparation : évaluation du point de vue de la protection contre le bruit

Différents tronçons de route dépassant les valeurs limites d'immissions sonores ressortent du projet d'assainissement contre le bruit. L'acousticien, envisageant une réduction de vitesse en tant que mesure à la source, sélectionne les tronçons où une telle mesure pourrait être judicieuse, et calcule pour ces tronçons la diminution de bruit qu'elle pourrait permettre d'obtenir (estimation sommaire). La proportionnalité de la mesure du point de vue de la protection contre le bruit est évaluée sur la base des critères définis dans le projet d'assainissement contre le bruit. Les résultats de cette évaluation relative au bruit sont consignés par écrit dans le rapport.

Première étape : évaluation de la faisabilité et décision préalable

Les chefs de projet Protection contre le bruit (CP PCB) et Technique de la circulation (CP TC) évaluent ensemble, sur la base des critères de technique de la circulation (chap. 7.2), sur lesquels de ces tronçons une réduction de vitesse est possible. Ils consignent par écrit les résultats de leur évaluation.

Gestion des résultats de la phase de préparation et de la première étape

Les résultats de la phase de préparation et de la première étape font partie intégrante du projet d'assainissement contre le bruit, de manière à ce que le traitement de la question de la réduction de vitesse soit transparent pour les résidents.

Si l'évaluation des CP PCB et TC est négative, la diminution de vitesse est rejetée et n'est pas examinée plus avant. Des allègements au sens de l'article 14 OPB sont demandés, sur la base d'une argumentation claire, pour les immeubles qui ne peuvent pas bénéficier de mesures de protection contre le bruit.

Si l'évaluation est positive ou ambiguë, il est fait mention dans le projet d'assainissement des tronçons de route pour lesquels une réduction de vitesse devra être examinée plus en détail au moyen d'une expertise au sens de l'article 108, alinéa 4 OSR. Le projet d'assainissement contre le bruit est poursuivi sans prendre en considération une réduction de vitesse. Pour les tronçons concernés, il est signalé qu'une réduction de vitesse sera clarifiée et éventuellement mise en œuvre dans le cadre d'un projet ultérieur. On ne procédera à la consultation et à la communication aux résidents de la décision relative aux allègements qu'une fois entrée en force la décision concernant la réduction de vitesse (voir chapitre 8.4.4).

8.4.3 Deuxième étape : expertise au sens de l'article 108 OSR

Il s'agit dans cette deuxième étape de procéder à une expertise complète conformément au chapitre 7, et de déterminer ainsi les raisons qui plaident pour ou contre une réduction de vitesse.

Si le résultat de l'expertise est clairement négatif, aucun examen supplémentaire n'est effectué pour le tronçon de route concerné et la réduction de vitesse est considérée comme impossible. Cette décision est consignée, de manière argumentée et clairement compréhensible, dans un rapport complémentaire au projet d'assainissement contre le bruit. Des allègements au sens de l'article 14 OPB sont demandés pour les immeubles qui ne peuvent pas bénéficier de mesures de protection contre le bruit.

Si le résultat de l'expertise est positif ou ambigu, la prise de décision et la décision formelle sont effectuées dans le cadre de la troisième étape.

8.4.4 Troisième étape : prise de décision et décision formelle

Dans une troisième étape, l'ingénieur en chef d'arrondissement met en balance tous les intérêts en jeu et prend une décision quant à la réduction de vitesse, en se basant sur l'expertise, l'évaluation relative au bruit ainsi que d'éventuels autres critères.

Si cette pesée d'intérêts est favorable à la réduction de vitesse, le CP TC et l'acousticien déterminent ensemble quels aménagements complémentaires de la route doivent être effectués, et évaluent les coûts ainsi que la réduction de bruit qu'il est possible d'obtenir. La réduction de vitesse est alors consignée avec ces informations dans un rapport complémentaire, et intégrée au projet d'assainissement contre le bruit en tant que mesure à la source. Les mesures sont ensuite concrétisées dans le cadre d'un paquet de mesures autonome, et mises en œuvre suivant la procédure décrite au chapitre 6. Si des allègements au sens de l'article 14 OPB doivent tout de même être accordés, les résidents doivent maintenant en être informés (consultation et décision d'allègement).

En cas de décision négative de l'ingénieur en chef d'arrondissement, aucune mesure de réduction de vitesse n'est mise en œuvre. Pour ce qui concerne le rapport complémentaire et les allègements au sens de l'article 14 OPB, il convient de suivre la procédure décrite au chapitre 8.4.3.

8.4.5 Modification ultérieure de projets d'assainissement contre le bruit déjà approuvé




Lorsqu'une réduction de vitesse est envisagée ultérieurement, alors que le projet d'assainissement contre le bruit a déjà été approuvé, il est possible d'établir un rapport complémentaire et de lancer une modification de projet conformément à la procédure décrite au chapitre 8.4.4.

Si une réduction de vitesse ne peut pas être mise en œuvre comme cela était prévu dans le projet d'assainissement approuvé, il convient alors de demander ultérieurement des allègements au sens de l'article 14 OPB pour les immeubles qui ne peuvent pas bénéficier de mesures de protection contre le bruit.

9. Signalisation

9.1 Dimensions des signaux

Les dimensions des signaux sont réglées à l'article 102 OSR et à l'annexe 1 de cette même ordonnance. Conformément à l'article 102 OSR, il y a lieu d'adopter en principe le format normal pour les routes principales et les routes secondaires, et le petit format dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Signal	2.30 	Ø 60 cm
Signal	2.53 	Ø 60 cm
Plaque de rappel	5.04 	12 x 36 cm
Zone 30	2.59.1 	50 x 70 cm
Zone de rencontre	2.59.5 	70 x 50 cm

9.2 Rétroreflexion

Conformément à la norme VSS SN 640 871a « Signaux routiers, application des matériaux rétro réfléchissants et de l'éclairage », les signaux indiquant des limitations de la vitesse maximale autorisée installés le long des routes principales et des routes secondaires doivent en principe être équipés de matériaux rétro réfléchissants de classe R2 au moins (forte action rétro réfléchissante). Dans les tunnels, il est recommandé d'avoir recours à l'équipement de classe R3 (très forte action rétro réfléchissante).

9.3 Emplacement des signaux

Les signaux 2.30.1 « Vitesse maximale 50, Limite générale » et 2.53.1 « Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale » doivent être posés environ 50 à 70 m avant et après les premiers bâtiments appartenant à une zone bâtie de manière compacte qui existe sur au moins un côté de la route. Le signal « Vitesse maximale 50, Limite générale » ne peut être posé qu'à l'intérieur d'une localité (près du ou après le panneau de localité).

10. Annexes

10.1 A1 Formulaire d'expertise « Dérogation aux limitations générales de vitesse »

Rue et n°		
Tronçon de: à:		
Commune		
Fonction	<input type="checkbox"/> Route principale	<input type="checkbox"/> Route secondaire
Situation	<input type="checkbox"/> Hors des localités <input type="checkbox"/> A l'intérieur des localités <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Zone densément bâtie <input type="checkbox"/> Zone moyennement bâtie <input type="checkbox"/> Zone non bâtie
Régime existant	<input type="checkbox"/> Limitation générale de la vitesse à	
Aménagements	Largeur de la chaussée : Descente/montée : %	<input type="checkbox"/> Revêtement en très bon état <input type="checkbox"/> Revêtement en bon état <input type="checkbox"/> Revêtement défectueux
	Installations pour le trafic piétonnier : <input type="checkbox"/> Aucune <input type="checkbox"/> d'un côté <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> des deux côtés <input type="checkbox"/> Autre :	Installations pour le trafic cycliste : <input type="checkbox"/> Aucune <input type="checkbox"/> d'un côté <input type="checkbox"/> Autre : <input type="checkbox"/> des deux côtés
Réglementation de la priorité	<input type="checkbox"/> Route principale	<input type="checkbox"/> Route secondaire avec priorité à droite <input type="checkbox"/> Route secondaire avec priorité
Stationnement	<input type="checkbox"/> Selon les prescriptions légales	
Accidents	<input type="checkbox"/> Accidents enregistrés par la police durant les 5 dernières années = (cf. annexe)	
	<input type="checkbox"/> Accidents non enregistrés par la police durant les dernières années = (cf. annexe)	
	Endroits où se produisent fréquemment des accidents :	
	Endroits dangereux :	
Mesures de vitesse	<input type="checkbox"/> Aucune <input type="checkbox"/> du selon annexe	

<p><u>Art. 108, al. 2, lit. a OSR :</u></p> <p>Si oui, lequel :</p>	<p>Existe-t-il un danger qui n'est perceptible que difficilement ou qui n'est pas perceptible à temps et qui ne peut pas être écarté autrement ?</p> <p><input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non</p>
<p><u>Art. 108, al. 2, lit. b OSR :</u></p> <p>Si oui laquelle/pourquoi :</p>	<p>Certains usagers de la route ont-ils besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ?</p> <p><input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non</p>
<p><u>Art. 108, al. 2, lit. c OSR :</u></p> <p>Si oui, pourquoi :</p>	<p>Ce tronçon est très fréquenté et la mesure permet d'améliorer la fluidité du trafic.</p> <p><input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non</p>
<p><u>Art. 108, al. 2, lit. d OSR :</u></p> <p>Si oui, pourquoi :</p>	<p>La mesure permet-elle de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement ? Le principe de proportionnalité est-il respecté ?</p> <p><input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non</p>
<p><u>Art. 108, al. 4 OSR :</u></p> <p>Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on examinera si cette mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures.</p> <p>Justification en ce qui concerne l'opportunité et la proportionnalité :</p>	
<p>Remarques :</p>	
<p>Proposition de mesures :</p>	
<p>Lieu et date :</p> <p>, le</p>	<p>Signature :</p>

10.2 A2 Modèle de publication pour une limitation générale de vitesse approuvée par l'Office des ponts et chaussées

[Autorité communale compétente] de arrête, sur la base de l'article 3, alinéa 2 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière et de l'article 44, alinéas 1 et 2 de l'ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes, avec l'approbation de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne, la ou les restriction(s) de circulation suivante(s) :

Limitation générale de vitesse 60 km/h

[Nom de la route A] à [Nom de la localité], tronçon entre le débouché dans la [Nom de la route B], et l'accès au [bien-fonds n° 15].

Un recours administratif au sens de l'article 63, alinéa 1, lettre a et de l'article 67 de la loi du 23 mai 1989 sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA) peut être formé contre cette ou ces décision(s). Il doit être déposé par écrit auprès du préfet du district de.... dans les 30 jours suivant la publication. Le recours doit être formulé en français, contenir les conclusions, les motifs, l'indication des faits et des moyens de preuve, et porter une signature valable.

La présente décision entrera en vigueur dès que les signaux auront été mis en place.

Autorité communale ... Date