

Procédure standard de mise en zone 30 ou en zone de rencontre

Lorsque des projets de constructions ou d'aménagement routiers tardent à démarrer, on entend souvent que c'est la faute du canton ou de la commune. Certes, si certains projets rencontrent des problèmes techniques ou souffrent d'un manque de ressources humaines ne permettant pas un traitement dans les délais, force est de constater que ce sont souvent les processus eux-mêmes et non l'engagement des autorités qui sont à l'origine de ces délais.

A cet égard, l'administration communale a estimé intéressant de présenter une procédure d'aménagement, à savoir une mise en zone 30 km/h, à travers une réalisation récente, soit l'extension de la zone de rencontre de Jules-Edouard Gottret.

De manière générale, la procédure de mise en zone 30 prend **environ 24 mois** auxquels s'ajoutent 12 mois de phase test. Cette procédure peut toutefois varier en fonction de la teneur du projet et des remarques des services cantonaux ou de la coordination nécessaire avec d'autres chantiers. A noter que la procédure présentée ci-dessous a été modifiée le 1er janvier 2023. En effet, afin de faciliter l'instauration de zones 30, le Conseil fédéral a proposé d'adapter l'ordonnance sur la signalisation routière et l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. Sur les routes d'intérêt local, il est désormais possible de renoncer à justifier les motifs d'un abaissement de la vitesse générale de 50 km/h à 30 km/h au sein d'un rapport d'expertise.

La procédure s'initie par une demande sous la forme d'une motion du Conseil municipal, d'une pétition des habitants ou d'une proposition des services communaux en application du Plan directeur communal.

1 Cette demande est traitée en plénière par le **Conseil municipal** et fait en principe l'objet d'un renvoi en commission.

2 A la suite de l'entrée en matière du Conseil Municipal par voie de délibération et de l'attribution d'un crédit d'étude, un appel d'offre pour un bureau d'ingénieur mobilité est lancé. Une fois les offres reçues et le marché adjugé, la **phase d'étude technique** commence par une campagne de comptage et une étude de faisabilité. Cette expertise doit établir les motifs justifiant un abaissement de la vitesse générale fixée par la loi sur la circulation routière. Cet état des lieux initial permettra par ailleurs d'établir un bilan à l'issue du projet afin de déterminer si les propositions d'aménagement mises en œuvre ont permis l'abaissement de la vitesse souhaité. Le bureau d'étude élabore, en coordination avec le service technique de la Mairie, une proposition d'aménagement et de signalisation routière.

Cet **avant-projet sera soumis aux services cantonaux** pour validation préalable. Le projet nécessite par ailleurs une coordination entre divers acteurs (CCTSS) afin de déterminer si d'autres travaux en sous-sols sont requis (SIG, assainissement, réseaux de fibre, etc.) et doivent être réalisés en parallèle afin d'éviter une succession de chantier sur une même voirie.

3 Le projet doit ensuite faire l'objet d'une **requête en autorisation de construire** si la mise en zone 30 s'accompagne d'aménagements routiers (bordures, ralentisseurs, chicanes, etc.). Un simple marquage routier ou la modification de la signalisation routière ne sont quant à eux pas soumis à autorisation de construire. Cela étant, un **arrêté de circulation** est requis dans tous les cas et doit être précédé d'une **enquête publique de 30 jours**, auxquels s'ajoutent 5 jours de délai de réception. L'arrêté de circulation fixe toutes les nouvelles règles de circulation, notamment la réduction de la vitesse. L'autorisation de construire et l'arrêté de circulation lié, après instruction des services compétents, sont délivrés de manière concomitante et sont tous deux soumis à un **délai de recours de 30 jours**.

4 En général, on lance l'enquête publique lorsque l'instruction du dossier d'autorisation de construire est déjà bien avancé. On profite toutefois du temps de l'enquête publique pour engager la procédure d'appel d'offres pour les travaux et pouvoir commencer le chantier au plus vite dès la fin du délai de recours sur l'autorisation de construire, auquel est ajouté 10 jours de sécurité selon la jurisprudence.

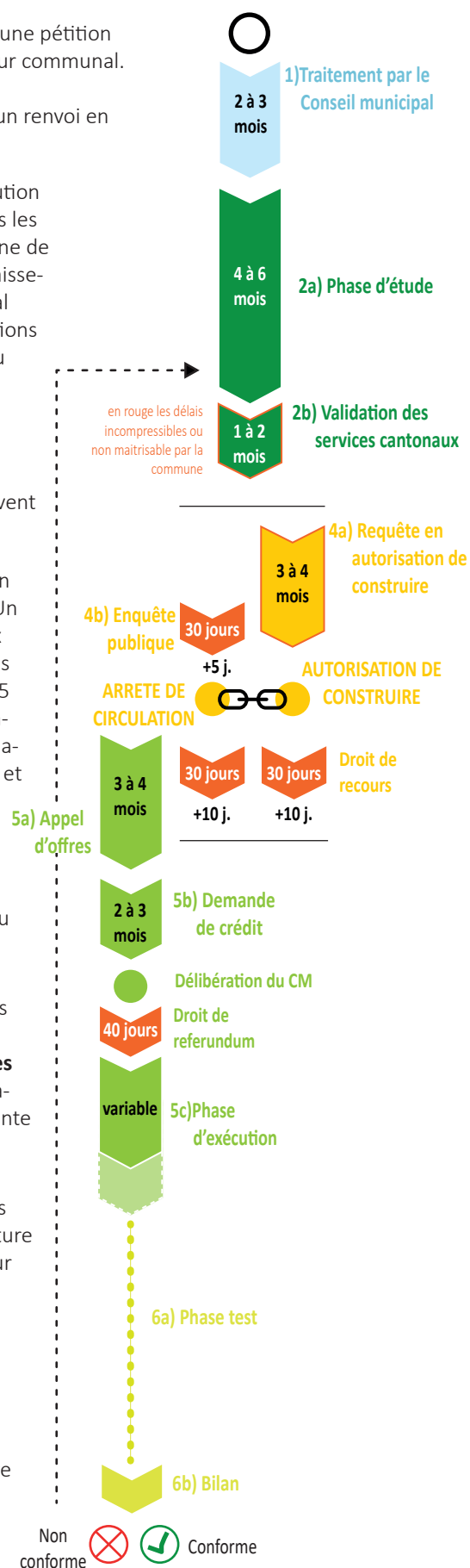
En outre, la réalisation des travaux requiert une **demande de crédit** de construction auprès du Conseil municipal. La délibération relative à ce crédit étant soumise à référendum, la **procédure de mise en zone 30 totalise plus de 100 jours de délais légaux incompressibles** (30 jours d'enquête publique, 30 jours de recours et 40 jours de référendum sur la délibération du CM). La durée de la procédure peut donc varier et se rallonger de manière importante en fonction des éventuels oppositions et recours.

Si aucun recours n'est déposé, la phase d'exécution peut s'initier avec la préparation du chantier et la mise en place des déviations nécessaires. Notons que si d'autres intervenants doivent exécuter des travaux en sous-sol (SIG, Swisscom, raccordement privé, etc), l'ouverture de fouille pourra être retardée jusqu'à ce que tous les acteurs soient prêt à commencer leur chantier.

5 Une fois mise en service, la zone 30 entre dans une phase de test incluant des relevés de vitesse périodiques

Finalement, un bilan est établi une année après la mise en service.

Si les vitesses relevées ne sont pas conformes au 30 km/h, des mesures d'aménagement complémentaires devront être étudiées et mise en œuvre. En d'autres termes, la procédure recommence en phase d'étude.



Zone de rencontre Jules-Edouard Gottret

La réflexion d'une extension de la zone de rencontre du village sur le chemin Jules-Edouard-Gottret a été initiée par divers courriers des habitants du chemin adressés à la commune en 2017-18.

Un bureau d'étude a été mandaté pour élaborer un projet de modération et étayer la demande de crédit au Conseil Municipal. Plusieurs coordinations avec l'office cantonal des transports ont également été organisées dans le courant de l'année 2019.

1 La procédure formelle a été initiée par la proposition «zone 20 km/h du chemin Jules-Edouard-Gottret» déposée le **27 novembre 2019** auprès du Conseil Municipal. Ce dernier est entré en matière 2 mois plus tard, soit le **21 janvier 2020** en incluant dans sa délibération un crédit de CHF 300'000 pour la réalisation des travaux.

2 La phase d'étude incluant l'analyse de faisabilité, l'état des lieux et les propositions d'aménagement routier a nécessité 5 mois.
Le projet a été soumis à l'office cantonal des transports le **2 juillet** et validé par ce dernier le **3 août 2020**.

3 La mise en place de coussins berlinois ayant été écartée pour des raisons de bruit, le projet s'est limité à de la signalisation routière et aucune autorisation de construire n'a été requise. Le plan de marquage et de signalisation a été directement soumis à une **enquête publique** de 30 jours publiée dans la FAO le **18 décembre 2020**.
L'arrêté de circulation a été adopté 3 mois plus tard, soit le **29 mars 2021**.

4 A la suite de la procédure d'appel d'offres et d'adjudication des travaux, le marquage a été réalisé et la signalisation routière installée entre le **27 septembre et le 8 octobre 2021**.

Finalement, à partir de la proposition déposée auprès du Conseil municipal, la mise en oeuvre de la zone de rencontre sur le chemin Jules-Edouard Gottret aura nécessité une dizaine de mois.

5 Le bilan de cette mise en zone de rencontre n'a pas été réalisé puisque des modifications ont été apportées (voir ci-après).

Sécurisation Jules-Edouard Gottret

1 Dans le cas de l'extension de la zone de rencontre de Jules-Edouard Gottret, la procédure s'est initiée par le dépôt au Conseil Municipal de la motion intitulée « Sécurisation du chemin Jules-Edouard-Gottret » le **14 décembre 2021**. Cette motion a été renvoyée en commission puis a fait l'objet d'une **entrée en matière du Conseil municipal le 5 avril 2022**.

2 L'étude de faisabilité et les relevés de vitesses ayant déjà été réalisés dans le cadre de la zone de rencontre en 2021, il n'a pas été nécessaire de refaire un rapport d'expertise et de consulter les services cantonaux pour validation. Une première proposition contenant des coussins berlinois a été proposée mais n'a pas reçu un bon accueil de la part des habitants et du Conseil municipal. Au final, un simple plan de marquage et de signalisation a été établi.

3 Dans la mesure où le projet ne s'accompagnait d'aucun aménagement routier, une requête en autorisation de construire n'a pas été requise. Le plan de marquage et de signalisation a donc été soumis en **enquête publique du 28 juin au 28 juillet 2022**, et l'**arrêté de circulation** adopté le **26 septembre 2022**.

4 Aucun appel d'offres n'a été nécessaire puisqu'un mandat complémentaire a été octroyé à l'entreprise qui avait réalisé la zone de rencontre.
Le marquage routier a été réalisé une fois les voix de recours épuisées **fin novembre 2022**.

L'extension de la zone de rencontre sur le chemin Jules-Edouard Gottret a ainsi pu être réalisée en 11 mois.

5 Un bilan de l'entièreté de la zone de rencontre du village devra être établi afin de contrôler la conformité des vitesses relevées.