



COMMUNE DE COURCHAVON

Aux signataires de la pétition en
vue de l'aménagement d'une zone 30
p.a. Madame
Anne Forster
Mormont 52
2922 Courchavon



Courchavon, le 24 novembre 2020

Pétition - zone 30km/h

Mesdames, Messieurs,

Nous nous référons à votre pétition pour l'aménagement d'une zone 30 km/h à l'entrée et au centre de la localité de Mormont, côté Courchavon, déposée au bureau communal le 16 juin 2020.

Soucieuses de la sécurité et du bien-être de toutes les citoyennes et citoyens de notre commune, les autorités communales ont accepté d'entrer en matière pour analyser la demande et la situation du village de Mormont quant à la circulation routière.

Bien que la pétition concerne l'entrée du village, côté Courchavon, nos démarches ont été faites pour l'ensemble de la traversée du village de Mormont.

Pour mettre en œuvre l'expertise demandée par la pétition, il est obligatoire d'effectuer des mesures de vitesses. Nous avons ainsi mandaté le Service des infrastructures du canton du Jura, par sa section des constructions routières, à Delémont. Durant le mois de septembre 2020, ce service a procédé au comptage du trafic et à des mesures des vitesses à trois endroits dans le village de Mormont, en installant trois radars, à savoir un à l'entrée du village, près du panneau 50 km/h, côté Bure (ferme Gschwind), un deuxième au milieu du village, sur le candélabre N° 109 (vers chez Vermot-Desroches) et le troisième en direction du stand de tir, sur le candélabre N° 105 (vers chez Régis Maillard). Pour chaque radar, les données étaient enregistrées dans les deux sens de marche.

Il en ressort les informations suivantes :

Radar à l'entrée du village, près du panneau 50 km/h, côté Bure (ferme Gschwind)

- Dans le sens de marche Mormont, 85% des véhicules ne dépassaient pas la vitesse de 48 km/h et 50% roulaient à 41 km/h.
- Dans le sens de marche Bure, 85% des véhicules ne dépassaient pas la vitesse de 52 km/h et 50 % roulaient à 43 km/h.
- Trafic total (dans les deux sens) du dimanche 13 septembre 2020 au samedi 19 septembre 2020 (= 7 jours) : 1'318 véhicules (dont 12,5% de poids lourds (véhicules dont la longueur dépasse 6 m), soit une moyenne journalière de 188 véhicules

Radar au milieu du village, sur le candélabre N° 109 (vers chez Vermot-Desroches) :

- Dans le sens de marche Mormont – ancienne école, 85% des véhicules ne dépassaient pas la vitesse de 38 km/h et 50% roulaient à 31 km/h
- Dans le sens de marche Bure, 85% des véhicules ne dépassaient pas la vitesse de 40 km/h et 50% roulaient à 33 km/h
- Trafic total (dans les deux sens) du jeudi 10 septembre 2020 au mercredi 16 septembre 2020 (= 7 jours) : 1'730 véhicules (dont 1.7% de poids lourds (véhicules dont la longueur dépasse 6 m), soit une moyenne journalière de 247 véhicules

Radar en direction du stand de tir, candélabre N° 105 (vers chez Régis Maillard) :

- Dans le sens de marche stand de tir, 85% des véhicules ne dépassaient pas la vitesse de 42 km/h et 50% roulaient à 34 km/h
- Dans le sens de marche Mormont – ancienne école, 85% des véhicules ne dépassaient pas la vitesse de 39 km/h et 50% roulaient à 32 km/h.
- Trafic total (dans les deux sens) du jeudi 10 septembre au mercredi 16 septembre 2020 (= 7 jours) : 858 véhicules, dont 1,5% de poids lourds (véhicules dont la longueur dépasse 6 m), soit une moyenne journalière de 123 véhicules

En tenant compte que la vitesse maximale autorisée dans le village de Mormont est de 50 km/h, on constate que la majorité des conducteurs roulent en-dessous de cette vitesse et que les vitesses les plus élevées se trouvent à la sortie du village côté Bure, dans le sens de marche Bure. Ce secteur compte également le plus de trafic de poids lourds avec 12,5%, contre 1,5% et 1,7% aux deux autres endroits. On en déduit également que les conducteurs ont tendance à ralentir à l'approche du carrefour de l'entrée du village côté Courchavon, étant donné que les vitesses sont plus basses lorsque les conducteurs se dirigent vers le centre du village par rapport au sens de marche inverse (direction stand de tir ou direction Bure).

Vos arguments pour l'aménagement d'une zone 30 km/h sont :

1. Rendre plus sûr le chemin des élèves qui prennent le bus pour se rendre à l'école
2. Davantage de sécurité pour les enfants, les aînés, les piétons et les commerces locaux
3. Moins de pollution sonore et olfactive et de rejets de particules fines par les véhicules
4. Le surplus de temps de trajet pour les véhicules empruntant ladite route n'est que de quelques secondes, car la zone 30 ne s'étend que sur quelques dizaines de mètres

5. Une traversée de la localité plus attrayante favorise le contact visuel entre les conducteurs (-trices) et les piétons (-nes) afin d'éviter d'éventuels accidents

Pour analyser la situation du village de Mormont, nous nous sommes basés sur la configuration des lieux, sur les mesures de vitesses, ainsi que sur des études récentes réalisées par le TCS (Touring club suisse) et le BPA (Bureau de prévention des accidents).

Mormont est un village qui compte 91 habitants, dont 74 adultes, 11 enfants âgés de 0 et 10 ans, dont 6 en âge de scolarité, et 6 enfants âgés de 11 à 17 ans. En comptant les tracteurs, on compte au minimum 72 véhicules automobiles à Mormont, ce qui équivaut à presque un adulte = un véhicule. A cela s'ajoutent, les vélos, vélomoteurs et motos, ainsi que les véhicules des employés des entreprises locales et le trafic généré par l'activité des entreprises locales.

Si on compte que chaque véhicule des habitants effectue un aller-retour par jour, cela fait 144 trajets (72 x 2). Si on reprend les valeurs moyennes de 188, 247 et 123, on constate que le trafic à Mormont est principalement généré par ses habitants et l'activité professionnelle de ses commerces ou agriculteurs. Il faut tenir compte que dans les valeurs moyennes, un véhicule a pu le même jour passer dans deux radars, voire dans les trois. La moyenne des trois valeurs moyennes est de 186.

Mormont est traversé par une route principale qui ne peut pas être considérée comme une route de quartier. Mormont n'est pas un village de transit routier, ni de déviation. Il n'y a notamment pas de trafic routier frontalier. La route est utilisée principalement par les habitants du village et par les activités commerciales de ses entreprises. Selon l'OSR (ordonnance sur la signalisation routière), une zone à vitesse limitée concerne un espace délimité, n'incluant en principe pas de routes principales, ni la surface d'une localité entière.

La traversée du village est constituée d'habitations d'un côté et d'un talus de l'autre. Sa dangerosité en est ainsi diminuée du fait que les automobilistes peuvent se concentrer sur le côté habité pour être attentifs aux éventuels dangers qui peuvent survenir. Chaque maison située le long de cette route dispose de terrasses, gazons, autres surfaces du côté de leur maison qui ne donne pas sur la route. Les maisons disposent également d'une place devant la maison avant de se trouver sur la route.

La place près de la fontaine a été réaménagée et peut être utilisée comme lieu de rencontre. Un abri pour les enfants pour attendre le bus scolaire a été installé, il est éloigné de la route principale. Il n'y a plus d'école publique à Mormont, donc pas de cour d'école ni de place de jeux près de l'école. Actuellement, sur les 11 enfants âgés de moins de 10 ans, 6 prennent le bus scolaire pour se rendre à l'école. Le devoir d'éducation appartient en priorité aux parents et il appartient aux parents ou aux personnes à qui ils sont confiés de s'assurer que leurs enfants effectuent en toute sécurité le trajet allant du domicile au bus scolaire, en tenant compte que d'autres dangers que la circulation routière peuvent survenir pour des enfants. Il est donc primordial que les parents parcourent le chemin de l'école avec leur enfant afin de le sensibiliser aux dangers qu'il pourrait rencontrer une fois seul. Le TCS fournit de

nombreuses informations, des brochures et du matériel de prévention sur la sécurité des piétons et le comportement à adopter en tant que piéton. A relever encore que les véhicules restent prioritaires dans une zone 30 km/h.

La route ne peut en aucun cas être considérée comme un lieu de rencontre ou une place de jeu. Il en est de même pour le carrefour à l'entrée du village de Mormont, côté Courchavon. Ce carrefour permet de se diriger dans cinq directions différentes, il ne peut donc pas être utilisé comme place piétonne ou lieu de rencontre.

On trouve dans le village de Mormont plusieurs domaines agricoles actifs. Le trafic des tracteurs et autres engins agricoles et le bruit qu'ils génèrent ne diminueraient pas avec une zone 30 km/h, et leur vitesse non plus, ces véhicules étant déjà limités dans leur vitesse.

La création d'une zone 30 km/h imposerait des rétrécissements ou des rehaussements et autres obstacles (bacs à fleurs, chicanes, dos d'âne, etc.) pour améliorer la sécurité et ralentir le trafic. Le début d'une zone 30 km/h doit être clairement marqué, soit par un rétrécissement, soit par un rehaussement de la route. De tels aménagements à l'entrée du village côté Courchavon et le long de la route traversant le village nous semblent clairement créer de nouveaux dangers au lieu d'en supprimer et provoqueraient le rétrécissement de la route, freinant également l'activité des commerces locaux. Cette situation diminuerait la fluidité du trafic en augmentant les freinages/accélérations. Selon le TCS, les zones 30 km/h devraient être privilégiées dans les quartiers d'habitation. La traversée de Mormont ne peut pas être considérée comme un quartier d'habitation vu que la route s'étend sur tout le village et qu'il s'agit d'une route destinée à la circulation et non à des rencontres.

Selon le TCS : *en théorie une vitesse plus faible réduit la gravité des accidents. Il est évident que plus la vitesse est basse, moins les accidents seront graves. Ainsi, à 0 km/h, il n'y aura pas d'accident. La vitesse n'est qu'une partie de la problématique. Le fait de trop se fier aux limitations de vitesse peut contribuer à déresponsabiliser les piétons et les conducteurs. Un faux sentiment de sécurité s'installe alors, ce qui diminue l'attention et modifie le comportement. Un accident ne dépend pas seulement de la vitesse ou de la distance d'arrêt mais aussi d'un grand nombre de facteurs. Du point de vue de la sécurité, d'autres aspects sont tout aussi décisifs, comme l'attention et le comportement de toutes les personnes impliquées, la technique de conduite, l'expérience, la maniabilité du véhicule, les conditions de visibilité (par exemple éclairage), la préparation au freinage, etc. Il n'existe pas de vitesse absolument sûre.*

Selon le BPA : *un problème de visibilité, en particulier aux accès riverains et aux carrefours, ne peut pas être résolu grâce à une zone 30, puisqu'il faut respecter les distances de visibilité requises. Pour l'introduction des zones 30, la priorité est donnée aux lieux présentant une forte accidentalité.*

Dans le cas de Mormont, heureusement à ce jour, aucun accident n'est à déplorer. On ne peut donc pas retenir que l'objectif d'une zone 30 km/h est de diminuer les accidents.

Selon le TCS également : *pour qu'une diminution de vitesse soit respectée, il faut que les usagers y soient incités par des mesures de modération du trafic. Plus celles-ci sont astreignantes, plus le mode de conduite devient irrégulier et peu fluide. Or, freiner et accélérer augmente incontestablement le bruit. L'introduction d'une zone reste sans effet sur les véhicules bruyants tels que motos, vélomoteurs et camions. Le bruit qu'ils émettent est quasi le même dans n'importe quelle zone.*

Selon le TCS toujours : *la possibilité d'améliorer la qualité de l'air dépend en tout premier lieu de la part des différentes catégories de pollueurs aux émissions globales. Dans les zones 30 et de rencontre, le trafic et donc les émissions nocives sont faibles. Par conséquent, les modifications restent pratiquement sans effet mesurable sur la qualité de l'air. La conduite joue un rôle important sur le plan des émissions. Une conduite régulière à faible vitesse permet d'obtenir une réduction d'émissions. Or, freiner et accélérer à cause de seuils ou autres obstacles peut, au contraire, conduire à une augmentation parfois massive de la consommation de carburant, des émissions de gaz d'échappement et en particulier de CO₂. Même lorsqu'une diminution des émissions nocives peut être constatée, l'influence sur la situation globale reste insignifiante. Les zones ne contribuent par conséquent pas à une amélioration perceptible de la qualité de l'air.*

En conclusion, les zones 30 km/h ne contribuent pas de manière significative à l'amélioration de la qualité de l'air, ni à la réduction des nuisances sonores.

Les conditions pour abaisser les limitations générales de vitesse, selon l'article 108 OSR, tout en respectant le principe de la proportionnalité, sont les suivantes :

- 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

Sur la base des explications figurant ci-dessus, on peut retenir les éléments suivants :

Concernant le point a), sur la base des relevés de vitesses, on constate que les automobilistes, dans leur majorité, sont raisonnables et adaptent leur vitesse aux conditions de la route et aux dangers prévisibles. La majorité des usagers de cette route sont des habitués et en connaissent les dangers. L'absence d'accident démontre clairement qu'il n'y a pas de danger difficilement perceptible. De plus, il n'y a pas de transports publics à Mormont.

Concernant le point b), il y a potentiellement des enfants dans toutes les rues de tous les villages, villes ou quartier. Les habitants du village connaissent les maisons où il y a des enfants et en tiennent compte lorsqu'ils conduisent un véhicule. La priorité doit être donnée à l'éducation des enfants sur le comportement à avoir sur la voie publique. Heureusement à ce jour, là non plus, aucun accident n'est à déplorer, ce qui démontre le bon comportement général des utilisateurs (piétons / conducteurs) de la route, de sorte qu'une protection plus élevée n'est pas justifiée.

Concernant le point c), il s'agit d'un critère pour les routes de transit, ce qui n'est pas le cas à Mormont.

Concernant le point d), il a déjà été répondu ci-dessus qu'une zone 30 km/h n'améliore pas la qualité de l'air et ne réduit pas la pollution ou le bruit.

Enfin, si on analyse les critères visés par une expertise et plus particulièrement le rapport sommaire à compléter en vue d'une expertise, on peut relever les points suivants :

Sous point 1.a., les objectifs proposés sont les suivants :

- Sécurité des piétons
- Sécurité des cycles
- Sécurité des usagers motorisés
- Diminution des conséquences d'éventuels accidents (collisions)
- Diminution des nuisances sonores
- Dissuader le trafic de transit
- Dissuader le trafic agricole
- Intégrer le trafic agricole
- Revaloriser la qualité de l'habitat et de l'espace-rue

Les éventuels objectifs qu'on pourrait retenir sont ceux liés à la sécurité. Or, il a déjà été répondu à ces points sous lettres a) et b) concernant les conditions pour abaisser la limitation de la vitesse. De manière générale, on peut toujours améliorer la sécurité. Dans le cas présent, l'éventuelle inattention des piétons et/ou automobilistes ne peut pas se régler par l'instauration d'une zone 30 km/h. Comme relevé par le TCS, si la vitesse est à zéro, il n'y aura pas d'accident. L'augmentation de la circulation dans le village de Mormont correspond à la société actuelle qui est toujours plus motorisée, avec des véhicules de plus en plus grands. La présence des enfants sur les routes ou en bordure de routes a quant à elle diminué.

Dans la mesure où il n'y a pas eu d'accident, on ne peut pas argumenter qu'on souhaite diminuer des conséquences d'accident. Les objectifs pour diminuer les nuisances sonores et dissuader le trafic de transit n'entrent pas en ligne de compte, comme expliqué ci-dessus. Dissuader/intégrer le trafic agricole reviendrait à empêcher les agriculteurs du village à travailler. Quant à revaloriser la qualité de l'habitat et de l'espace-rue, cela s'applique aux quartiers d'habitation et non aux routes principales.

Pour respecter le principe de proportionnalité imposé par l'article 108 OSR, il est difficile à l'autorité communale de proposer des mesures aptes à atteindre les objectifs, cités ci-dessus, visés par l'instauration d'une zone 30 km/h à Mormont, étant donné que pour ces objectifs à argumenter sous point 1.a. du rapport sommaire en vue d'une expertise zone 30, plusieurs objectifs n'entrent pas en considération pour la situation de Mormont et aucun objectif n'est totalement rempli.

Ainsi, pour toutes les raisons énumérées et expliquées ci-dessus, nous vous informons que les autorités communales renoncent à poursuivre les démarches en vue de l'instauration d'une zone 30 km/h à Mormont, que ce soit à l'entrée du village côté Courchavon ou le long de la traversée du village.

Nous profitons du présent courrier pour vous faire part d'une information qui nous a été donnée au mois de **septembre 2020** et qui permettra à l'avenir, **vraisemblablement d'ici 2022 au plus tard**, de diminuer la circulation à travers le village de Mormont et notamment en direction du stand de tir. L'armée envisage depuis de nombreuses années de mettre des barrières pour délimiter les pistes de sa place d'armes. Dans ce cadre, il est prévu que la route qui longe les pistes (actuellement interdite au trafic) et qui va depuis le bac de rétention au-dessus de l'entreprise de menuiserie Georges Meyer jusqu'au stand de tir de Varmen sera aménagée et ouverte pour le trafic civil. Ainsi, les véhicules qui souhaitent se rendre au stand de tir de Varmen pourront utiliser cette route et ainsi éviter de traverser le village de Mormont, ce qui va également dans le sens de votre pétition. Nous ne manquerons pas en temps voulu d'inciter les conducteurs à destination du stand de tir d'utiliser la route en question.

Enfin, nous aimerions encore faire remarquer que si la vitesse 50 km/h est autorisée, il s'agit de la limite supérieure à ne pas dépasser. Selon l'article 32 al. 1 de la LCR (= Loi sur la circulation routière), l'automobiliste doit toujours adapter sa vitesse aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité, ce qui veut dire que lorsque la situation l'exige, le conducteur doit réduire sa vitesse, circuler lentement, voire s'arrêter. Ce principe s'applique dans toutes les zones, par exemple en présence d'enfants. Il faut réduire sa vitesse en dessous de la limite à chaque fois que la situation l'exige. Quant à l'article 31 al. 1 LCR, il indique que le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence.

Il appartient également aux piétons de faire preuve de prudence et de regarder à gauche et à droite avant de traverser une route.

Nous rappellerons ces règles à l'ensemble de la population lors de l'envoi d'un prochain tous-ménages, en invitant toutes et tous à faire preuve de prudence, d'attention, de responsabilité, de bon sens et de respect les uns envers les autres, que ce soit à pied, en voiture, en tracteur ou dans toute autre circonstance.

