

Toutes valables les bûches en zone 30?

CIRCULATION A Morges comme à Nyon, les zones 30 ne sont pas toutes validées. Certains dénoncent l'irrégularité des contrôles de vitesse qui y sont pratiqués. Or la situation est loin d'être aussi limpide. Décryptage.

PAR CAROLINE.GEBHARD@LACOTE.CH

Validée ou non? Soyons honnêtes: la plupart des automobilistes ignorent tout de cette subtilité liée aux zones 30 km/h. Du coup, ils ne se posent pas la question de savoir si celle-ci a été homologuée ou non par le canton. D'ailleurs, ils n'ont pas même la possibilité d'obtenir cette information. Pourtant, celle-ci peut avoir son importance en cas de bûche.

95%

des zones 30 ont été validées à Nyon

«Il existe une spécificité pour les zones 20 et 30, à savoir que l'ordonnance impose de vérifier que les objectifs de modération sont atteints (validation), explique Romaine Florey, chargée de communication à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Ce processus consiste à mesurer les vitesses pratiquées par les véhicules, à leur insu et durant une semaine, afin de s'assurer que 85% de ceux-ci ne dépassent pas 38 km/h pour une zone 30. Si cet objectif n'est pas atteint, la commune doit mettre en place des éléments de modération ou des aménagements complémentaires.»

A Morges, aucune validée

La particularité, à Morges, c'est qu'aucun des secteurs limités à 30 km/h n'a été validé, a en fait indiqué la municipale de police Anne-Catherine Aubert-Despland, lors du dernier Conseil communal. Le délai, pour se mettre en conformité, est normalement d'une année. A la rue du Sablon, qui a donné lieu à deux interventions du



A la rue du Sablon comme sur tout le territoire morgien, les zones 30 n'ont pas été validées. ARCHIVES CÉDRIC SANDOZ

PLR Steven Kubler après qu'une amende y a été annulée par Police Région Morges, tout est en stand-by depuis 2008. La Ville promet de mettre de l'ordre dans tout cela «dans des délais rapides». Cette même Anne-Catherine Aubert-Despland assure que Morges est loin d'être un cas isolé: «Selon le canton, plusieurs communes sont dans cette situation.» Interrogée, la Direction générale de la mobilité et des routes nous a répondu qu'elle ne disposait pas de données chiffrées sur le nombre de

zones 30 qui existent en terres vaudoises, et sur leur statut. Tout au plus sait-on qu'à Nyon, 95% d'entre elles ont été homologuées par la DGMR, d'après Roxane Faraut Linares. «Il nous reste deux axes, sur lesquels nous allons procéder à des aménagements supplémentaires, mais je ne vous dirai pas lesquels!», indique la municipale nyonnaise.

Partant de là, la question cruciale, pour les automobilistes, est de savoir s'ils sont amendables ou non dans ces zones 30 non validées. La Municipalité de Morges a demandé un avis de droit, et elle est catégorique: «Les contrôles de vitesse ne sont pas contestables, le Conseil fédéral ayant répondu au Conseil des Etats que la non-validation de certains tronçons ne devait pas l'exclure», souligne Anne-Catherine Aubert-Despland. Une réponse qui laisse pantois Steven Kubler, qui doute de la légitimité de ces bûches.

Du côté des forces de l'ordre cantonales, on se contente d'indiquer que «toute personne est en droit de s'opposer à une amende ou à des sanctions». A Nyon, où la police procède à

«**Quand il y a une zone 30 et que quelqu'un roule à 60 km/h, ce n'est pas une question d'aménagement, mais de comportement de l'automobiliste...**»

ROXANE FARAUT LINARES
MUNICIPALE DE POLICE À NYON

des contrôles répressifs sur les tronçons encore non validés, Roxane Faraut Linares ne dit pas le contraire: «Il peut y avoir un recours de la part du contrevenant.» L'élue en appelle toutefois au bon sens: «Quand il y a une zone 30 et que quelqu'un roule à 60 km/h, ce n'est pas une question d'aménagement, mais de comportement de l'automobiliste...»

Ne pas surprendre les autres
Selon Me Jacques Roulet, juge suppléant au tribunal pénal et membre du réseau Avocats de la route, les conducteurs doivent, par principe, se conformer aux réglementations en vigueur: «Le Tribunal fédéral

considère que même si un automobiliste connaît l'irrégularité d'une signalisation, il doit la respecter, aussi longtemps que celle-ci n'est pas manifeste, soit reconnaissable pour tous, afin de ne pas surprendre les autres usagers de la route qui s'attendent à ce que la vitesse soit respectée, cela notamment en application du «principe de la confiance» prévu à l'article 26 de la Loi sur la circulation routière.»

Dans le cas particulier des tronçons limités à 30 km/h,

«**Le conducteur qui serait en infraction dans une zone 30 non aménagée et non homologuée pourrait plaider une réduction de l'amende.**»

ME JACQUES ROULET
MEMBRE DU RÉSEAU
AVOCATS DE LA ROUTE

l'homme de loi rappelle que la validation est liée à leur configuration, qui doit inciter à le-

ver le pied. «Le conducteur qui serait en infraction dans une zone 30 non aménagée et non homologuée pourrait, sans pour autant obtenir l'acquittement de toutes infractions, plaider une réduction de l'amende ou de la peine, sur le fondement qu'il a été trompé par le manque d'aménagements, argue-t-il. Je ne connais pas encore de jurisprudence en ce sens, mais cela pourrait être soutenu un jour.»

Les Avocats de la route estiment toutefois la position du Tribunal fédéral ne doit pas devenir un oreiller de paresse. «Si l'idée et le principe sécuritaire défendu par cette jurisprudence peuvent paraître légitime, il nous paraît évidemment inadmissible que les autorités s'en prévalent pour ne pas régulariser des situations qu'elles savent non conformes ou pour violer des règles établies, telles que celles applicables à la création de zones 30, relève Me Roulet. Cela paraît en effet totalement contraire à l'institution même de l'Etat de droit, qui veut que la puissance publique soit, elle aussi, soumise au respect de ses normes juridiques.»

Inciter les automobilistes

Créer une zone 30, cela ne se résume pas à afficher une nouvelle réglementation. C'est aussi et surtout aménager le tronçon concerné, en ajoutant par exemple du mobilier urbain, pour inciter les automobilistes à lever le pied. Avant de pouvoir installer les écriteaux, il faut achever le processus de légalisation. «Une expertise doit être réalisée, explique Romaine Florey. Ensuite, le dossier est prévisé par la commission consultative de circulation. Puis, en cas de préavis positif, la mesure est publiée dans la "Feuille des avis officiels". En l'absence de recours, la décision devient exécutoire et le panneau peut être mis en place.» Au bout d'une année, la zone doit être validée. Au besoin, elle devra être complétée par de nouveaux aménagements visant à faire ralentir les véhicules.