Question écrite N° 3686

Douane de Lucelle - radar pas gentil !

Stéphane Brosy (PLR)

La vitesse est l'un des principaux facteurs de mortalité sur les routes suisses. Pour inciter les automobilistes à respecter les règles fixées par le Code de la route, elle est contrôlée de façon permanente ou aléatoire à partir de différents procédés de mesure. Le but recherché étant d'abord préventif. Il est donc nécessaire que des contrôles soient mis en place régulièrement.

Le jeudi 31 octobre entre 05.50 heures et 9 heures, un contrôle radar a été effectué à la douane de Lucelle, sise sur la commune de Pleigne. En théorie, selon l'ordonnance sur la circulation routière (OSR), article 31.1, un signal "Arrêt à proximité d'un poste de douane" oblige les conducteurs à s'arrêter devant le bureau de douane. Si les autorités douanières renoncent temporairement au contrôle douanier, les conducteurs franchiront l'aire de la douane à la vitesse de 20 km/h au plus.

En pratique, la signalisation des divers postes de douane de notre région n'est pas toujours claire et est différente d'un endroit à l'autre. Elle porte même à confusion et sème le doute. En effet, certains postes indiquent clairement une vitesse limite en-dessous du panneau douane et la fin de la limitation comme ici à Sägemühle (annexe 1). En comparaison d'autres, comme Bure et Petit-Lucelle, aucune signalisation n'est présente alors que les infrastructures sont identiques. Et ailleurs c'est encore plus compliqué. Par exemple, à la douane de la Motte, deux panneaux se juxtaposent et se contredisent. Lequel s'applique ? (annexe 2). Bref, des disparités de signalisation existent et laissent planer le doute quant à l'interprétation et l'application de l'article 31.1 (OSR).

Autre problème. Si une réduction de vitesse est imposée, ne devrait-il pas y avoir également une fin de limitation clairement définie ? Actuellement, il est très difficile, selon les infrastructures en place, de définir où se situe la fin de "l'aire de douane". Exemple en 2019, un radar sympa a été positionné à Lucelle et paramétré à 50 km/h, ceci quelques mètres après l'emplacement de celui du contrôle qui nous préoccupe. Comment expliquer et justifier cette différence ?

De manière générale, l'article 31 de l'OSR date de 1979 et n'est manifestement plus à jour et surtout d'actualité. A cette époque, les postes de douane étaient occupés. Il était évident de ralentir pour se préparer à un éventuel contrôle. Depuis, les accords de Schengen ont considérablement changé la fonction des postes de douane et les règles des contrôles. Pour quelle raison faudrait-il ralentir à 20 km/h et regarder un poste de douane vide, sachant que les agents peuvent procéder à des contrôles aléatoires sur tout le territoire ? Cela ne correspond plus à la réalité. Pour revenir à Lucelle, c'est donc à une vitesse autorisée de 20 km/h que les automobilistes devraient traverser la douane.

Inutile de préciser que ce contrôle a fait mouche et va certainement exploser les statistiques. En effet, après déduction de 5 km/h de la vitesse en cas de mesure par radar mobile (au sens de l'article 6, lettre c, chiffre 1 "moving radar") pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h, tout véhicule passant à plus de 26 km/h était donc en infraction. Passé les 41 km/h, c'est un avertissement et risque de retrait de permis. Sans vouloir minimiser les excès de vitesses et leurs conséquences parfois dramatiques, je m'interroge quant aux différences et inégalités de signalisation à l'emplacement choisi pour ce contrôle radar et son utilité préventive.

Maire de Pleigne, j'ai reçu passablement d'appels et de témoignages de personnes outrées, voulant savoir si la commune était à l'origine de ce contrôle. Beaucoup parlent de traquenard, de piège sournois, d'autres ignoraient la règle du 20km/h. Maintenant, ils le savent et ne sont pas près de l'oublier en raison des conséquences financières mais surtout organisationnelles en cas de retrait de permis que cela va engendrer pour avoir rouler à 41 km/h. Si nul n'est censé ignorer la loi, encore faut-il être sûr de son application et surtout qu'elle le soit uniformément et égalitairement partout. Apparemment, cela ne semble pas être le cas. Un doute subsiste et demande des éclaircissements.

Ce qui m’amène aux questions suivantes pour le Gouvernement :

1. **Le choix de l’emplacement répondait-il à une demande ou une dénonciation ?**
2. **Pense-t-il que celui-ci réponde au principe de prévention ?**
3. **Le terrain appartenant à la Confédération, celle-ci a-t-elle été avertie et a-t-elle donné son accord pour l’installation du radar ?**
4. **Qui choisit et planifie les lieux d'implantation des radars mobiles ?**
5. **Comment est délimitée l’aire de douane, justifiant un paramétrage différent tel que le radar gentil de 2019 ?**
6. **Pourquoi existe-t-il de telles différences de signalisation entre divers postes de douane d’une même région ?**
7. **Qui est responsable de la mise en place et de l’entretien de celle-ci ?**

Je remercie le Gouvernement pour ses réponses.

Stéphane Brosy (PLR)

Co-signataires

- Thomas Vuillaume (PLR)
- Pierre Chételat (PLR)
- André Henzelin (PLR)
- Ernest Gerber (PLR)
- Irène Donzé (PLR)
- Michel Périat (PLR)
- Yann Rufer (PLR)
- Anael Lovis (PLR)
- Sandra Nobs (PLR)

Intervention déposée officiellement le 10 décembre 2024

Documents annexés

- Annexe 1.pdf
- Annexe 2.pdf

ZOLL
DOUANE
20
50
Willkommen in
Baselland

ZOLL
DOUANE
50
La Motte
Douane La Motte