

PROCESSUS 1 : Directive pour la mise en place d'une zone 30

Une zone 30 ou une zone de rencontre délimitent un périmètre urbain dans lequel non seulement la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h, respectivement de 20 km/h pour tous les véhicules, mais où les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers.

Une zone 30 ou une zone de rencontre ne peuvent remplir leur fonction que si la configuration des lieux s'y prête, et cela même avant leur réalisation.

Elles seront d'autant mieux acceptées que leur conception incitera les conducteurs à adopter une conduite modérée et à faire preuve d'égards vis-à-vis des autres usagers. Cet objectif peut être atteint par un aménagement adéquat, un dispositif permettant à l'utilisateur de comprendre sans ambiguïté la nature de l'espace qu'il traverse (TCS, « Les zones 30 sous la loupe, édition 2008 »),

BASES LEGALES

Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30) :

http://www.admin.ch/ch/f/rs/741_213_3/index.html

Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

Chapitre 3 Signaux de prescription

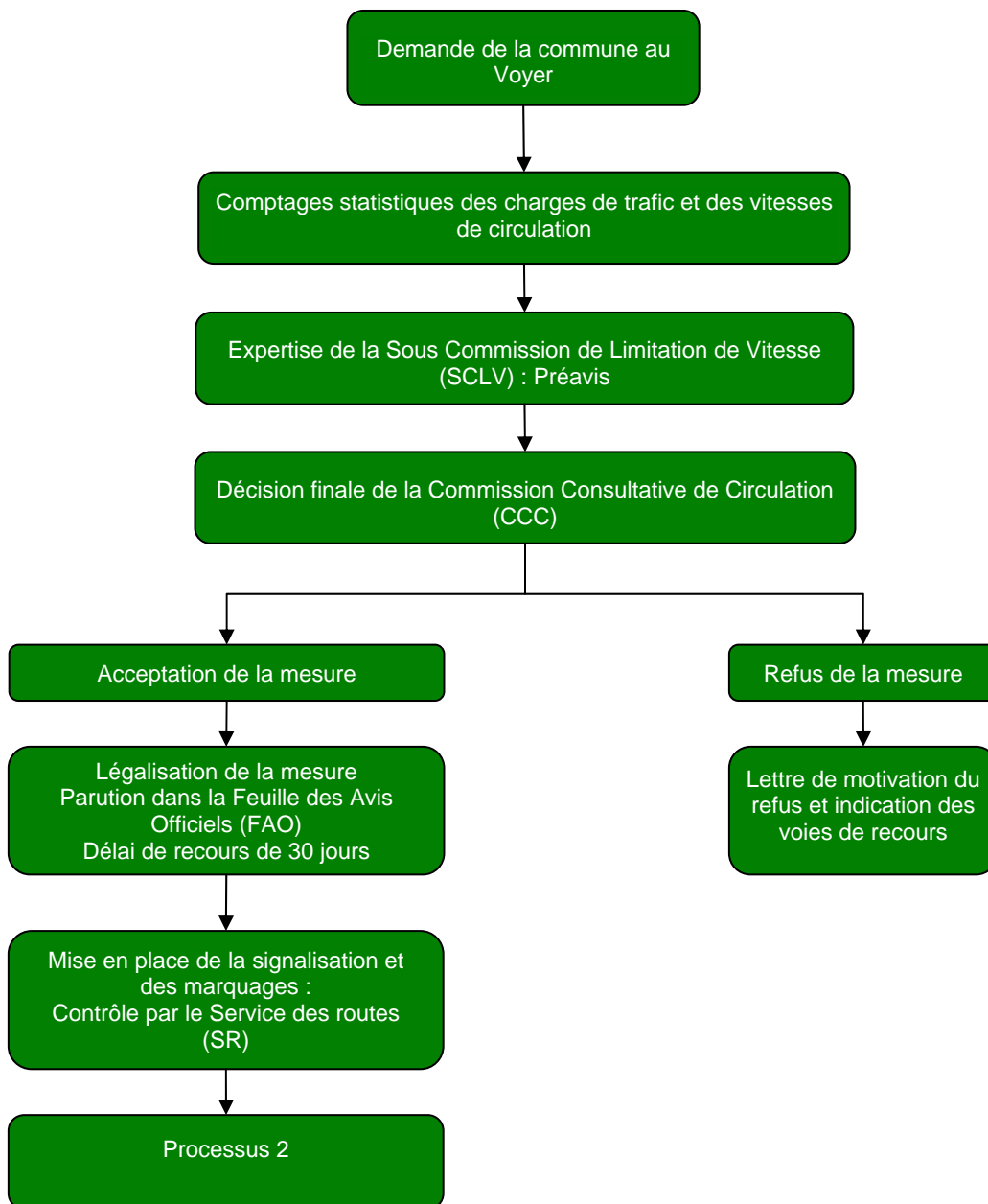
Section 3 Prescriptions pour les véhicules en mouvement et limitations du stationnement

Art. 22a¹ Zone 30

http://www.admin.ch/ch/f/rs/741_21/a22a.html

Directive pour la mise en place d'une zone 30

Organigramme du processus 1 de légalisation d'une zone



Directive pour la mise en place d'une zone 30

Paramètres d'évaluation de l'opportunité d'une zone 30 km/h

<p>Réseau de quartier / de zone</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence d'un « maillage » de routes : <ul style="list-style-type: none"> - <i>La zone 30 traite d'un ensemble de rues hiérarchiquement équivalentes et homogènes</i> 	<p>Eléments d'appréciation</p>
<p>Contexte urbain / extra urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les aménagements existants des rues (trottoirs, marquages, etc.) • Bâti : <ul style="list-style-type: none"> - <i>Un contexte bâti résidentiel justifie la zone 30</i> 	
<p>Hiérarchie fonctionnelle des routes, usage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route de desserte (intérêt local) : <ul style="list-style-type: none"> - <i>La route doit assurer une fonction de desserte locale, de quartier et ne doit pas supporter un trafic de transit par rapport à la zone</i> 	
<p>Comptages statistiques de charge de trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les voies concernées par une zone 30 supportent en principe : <ul style="list-style-type: none"> - <i>Moins de 5000 véhicules/jours en milieu urbain</i> - <i>Moins de 2000 véhicules/jours en milieu extra urbain</i> 	
<p>Trafic de poids lourds</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si un trafic spécifique est constaté, la zone 30 n'est à priori pas souhaitable : <ul style="list-style-type: none"> - <i>Transports exceptionnels (types I à IV)</i> - <i>Véhicules militaires, chars</i> - <i>Transports de longs-bois, etc.</i> 	
<p>Trafic spécifique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entretien des routes : <ul style="list-style-type: none"> - <i>Des contrats d'entretien avec le canton impliquent la nécessité de largeurs de chaussée à intégrer dans l'aménagement, (dénivellement, salage, etc).</i> - <i>La présence des transports publics sera à intégrer dans le concept des aménagements</i> 	<p>Eléments contraignants</p>