



Direction générale de la mobilité et des routes DGMR
Division Entretien

Zone 30 et zone de rencontre Opportunités et contraintes

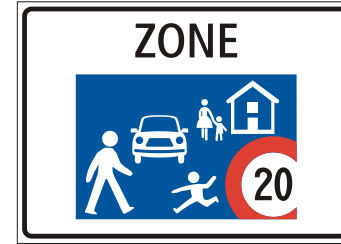
Association Vaudoise des Services de Sécurité Publique
Echallens – le 19 novembre 2014

Présentation:
Dominique Brun, inspecteur de la signalisation

Historique

- ▶ 1959 Première limitation de vitesse à 60 km/h en localité
- ▶ 1963 Limitation de vitesses pour camions, cars et remorques
- ▶ 1973 à 1975 Introduction temporaire du 100 km/h hors localité
- ▶ Fin 73 début 74, 100km/h sur autoroute « Choc pétrolier »
- ▶ 1974 à 1976 Introduction temporaire du 130 km/h sur autoroute
- ▶ 1977 Introduction du 100/130 km/h

Historique

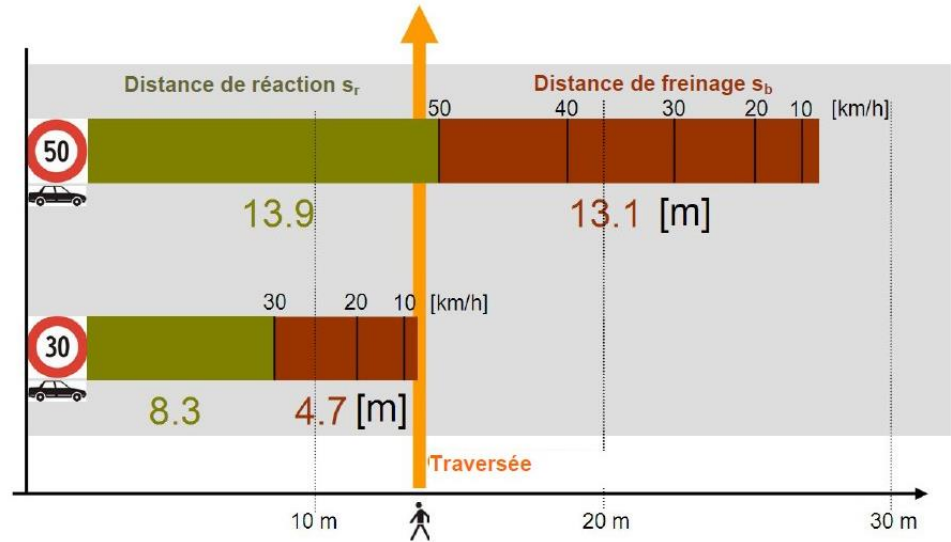
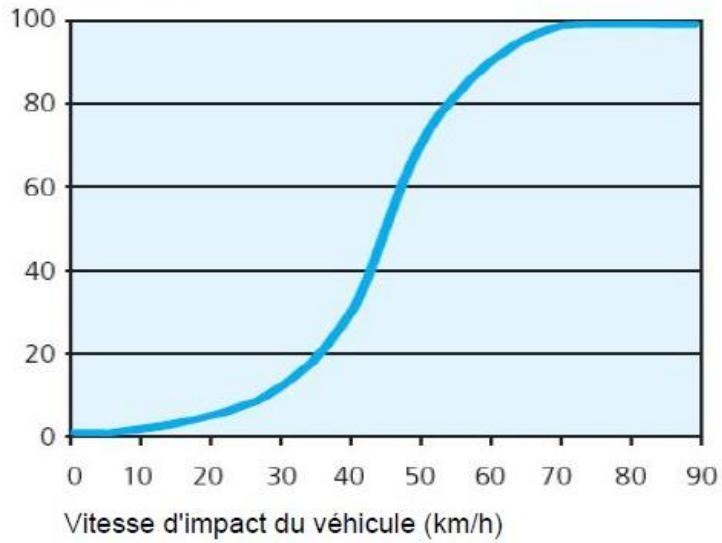


- ▶ 1984 Introduction du 50 km/h limite générale en localité
Instructions du DFJP sur les « Rues résidentielles »
Essais du 80/120 km/h « Mort des forêts »
- ▶ 1989 Instruction du DFJP sur la signalisation par zone
Votation populaire confirmation du 80/120 km/h
(Rejet du 100/130 km/h)
- ▶ 2001 Initiative populaire « Rue pour tous » rejetée (30 km/h en localité)
Augmentation de 60 km/h à 80 km/h la vitesse des trains routiers
- ▶ 2002 Entrée en vigueur de l'ordonnance sur les zones 30 et zones de rencontre (OZ 30)
- ▶ 2006 Introduction de la vitesses minimale de 80 km/h sur autoroute

Déclencheur d'une zone 30 ?

- ▶ Impulsion par un groupe d'habitants, ou initiative de la municipalité
- ▶ Rappel
 - C'est une exception et non un droit !
 - Doit répondre à des objectifs décrits dans un rapport et non à une mode !

Probabilité (%)



Principe de base

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, 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 avant même 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 avec un aménagement adéquat, 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")

Objectif, attentes et moyens

- ▶ **Objectif:**
Améliorer la qualité de vie dans les quartiers d'habitation
- ▶ **Effets souhaités:**
Réduire le volume du trafic
Eventuellement moins de pollution
Meilleure sécurité
Eventuellement moins de bruit
- ▶ **Mesures:**
Décrochements horizontaux et verticaux, îlots, portes, aménagements de carrefours, signalisations, marquages revêtement et colorations





- Route principale
- Route collectrice
- Route de desserte
- Chemin pédestre

Contraintes des zones 30

- Un V85 \leq 38 km/h
- La priorité de droite aux intersections
- L'absence de passages pour piétons sauf besoins spéciaux (ex. écoles et homes)
- Des aménagements favorisant la cohabitation pacifique des usagers
- Cycles sur la chaussée mais pas de bandes cyclable

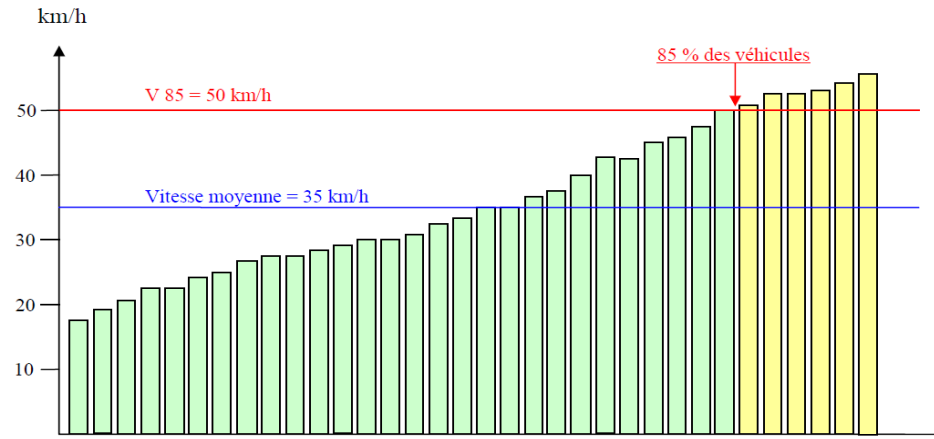
Contraintes des zones de rencontre

- Un V85 \leq 25 km/h
- La priorité de droite aux intersections
- L'absence de passages pour piétons et de trottoirs.
- Des aménagements favorisant la cohabitation pacifique des usagers
- Il doit y avoir des besoins en traversée en de multiple endroits (lieux d'intérêts de part et d'autre de la chaussée)
- Les cycles doivent accorder la priorité aux piétons
- Difficilement compatible avec les transports publics

Contraintes des zones de rencontre



V 85 = vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules



On tiendra compte uniquement des véhicules libres de toute influence

- La mesure s'effectue à l'insu des conducteurs, les panneaux affichant la vitesse sont proscrits.
- Les mesures seront effectuées hors vacances scolaires, dans des conditions exemptes de neige et en principe sur une semaine.
- Les lieux de contrôles doivent être les mêmes que ceux qui seront utilisés pour les contrôles répressifs

Sous commission limitation de vitesse (SCLV)

- ▶ Elle analyse et préavise les demandes adressées à la CCC
- ▶ Composition:
 - Président (M. Chenevière)
 - Responsable de région et Voyer
 - Inspecteur de la signalisation
 - Représentant de la gendarmerie Vaudoise

Commission consultative de circulation (CCC)

▶ LVCR art. 6

- La Commission consultative de circulation est nommée par le Conseil d'Etat ; elle est composée de représentants du département et du département en charge des routes
- Elle comprend des personnes étrangères à l'administration cantonale.
- Elle donne son préavis :
 - ▶ sur les projets du département en charge des routes fixant la vitesse maximale autorisée des véhicules ;
 - ▶ sur les objets que lui soumet le Conseil d'Etat ou un département.

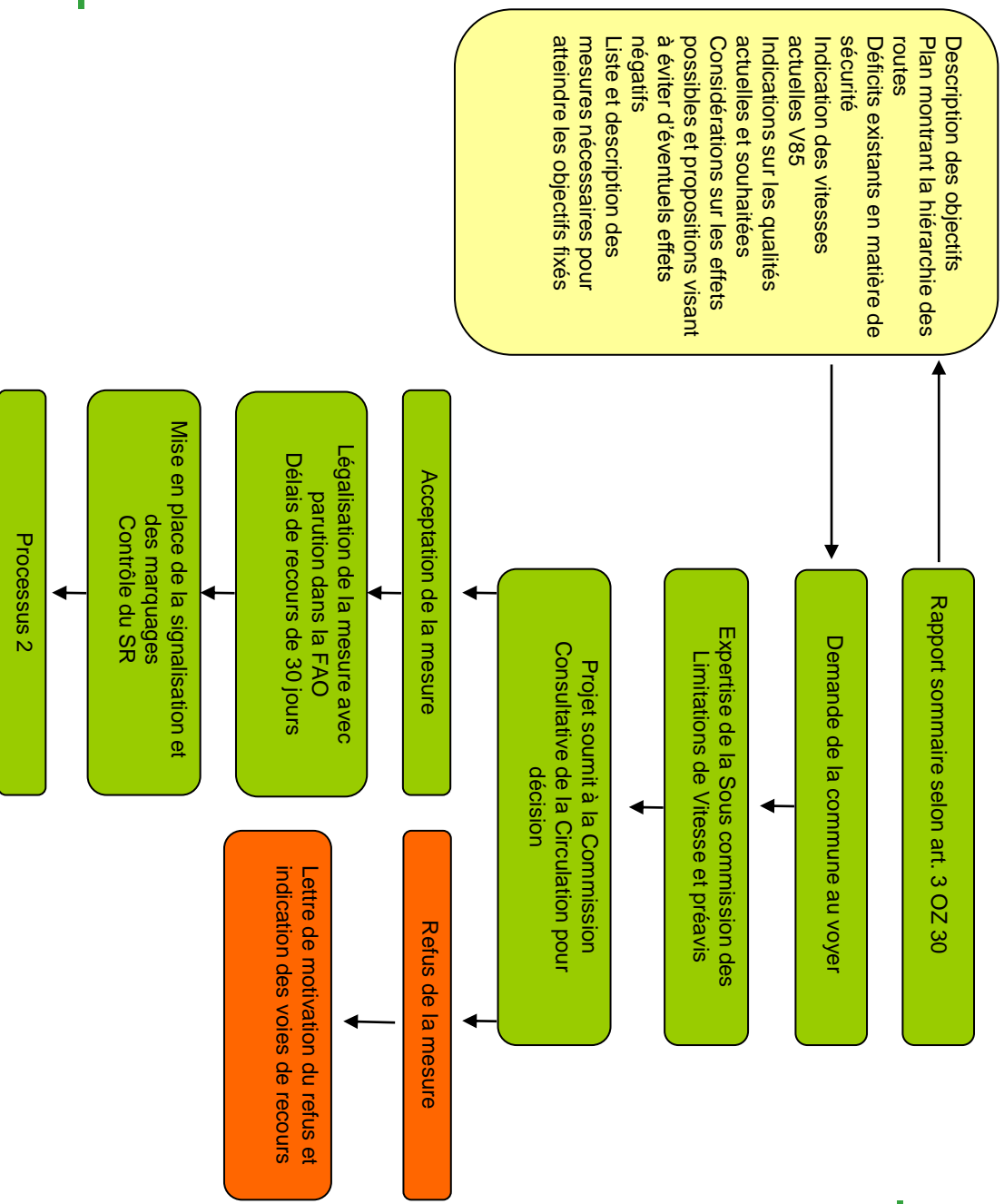
CCC – composition

RLVCR art 29

- ▶ - le chef de la division entretien de la DGMR;
- ▶ - le président de la SCLV;
- ▶ - le commandant de la Gendarmerie;
- ▶ - le chef du Service des automobiles et de la navigation;
- ▶ - le chef du Service de l'aménagement du territoire;
- ▶ - le procureur général;
- ▶ - un représentant des autorités judiciaires;
- ▶ - un représentant des polices communales;
- ▶ - un représentant de l'Union des communes vaudoises;
- ▶ - un représentant du comité vaudois du Touring-Club Suisse;
- ▶ - un représentant du comité vaudois de l'Automobile-Club de Suisse;
- ▶ - un représentant de la section vaudoise de l'Association suisse des transports routiers;
- ▶ - un représentant du comité de l'Association vaudoise du tourisme pédestre;
- ▶ - un représentant de l'Association transport et environnement (ATE).

PROCESSUS 1 :

Légalisation d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre



Processus 2, validation



PROCESSUS 2 :

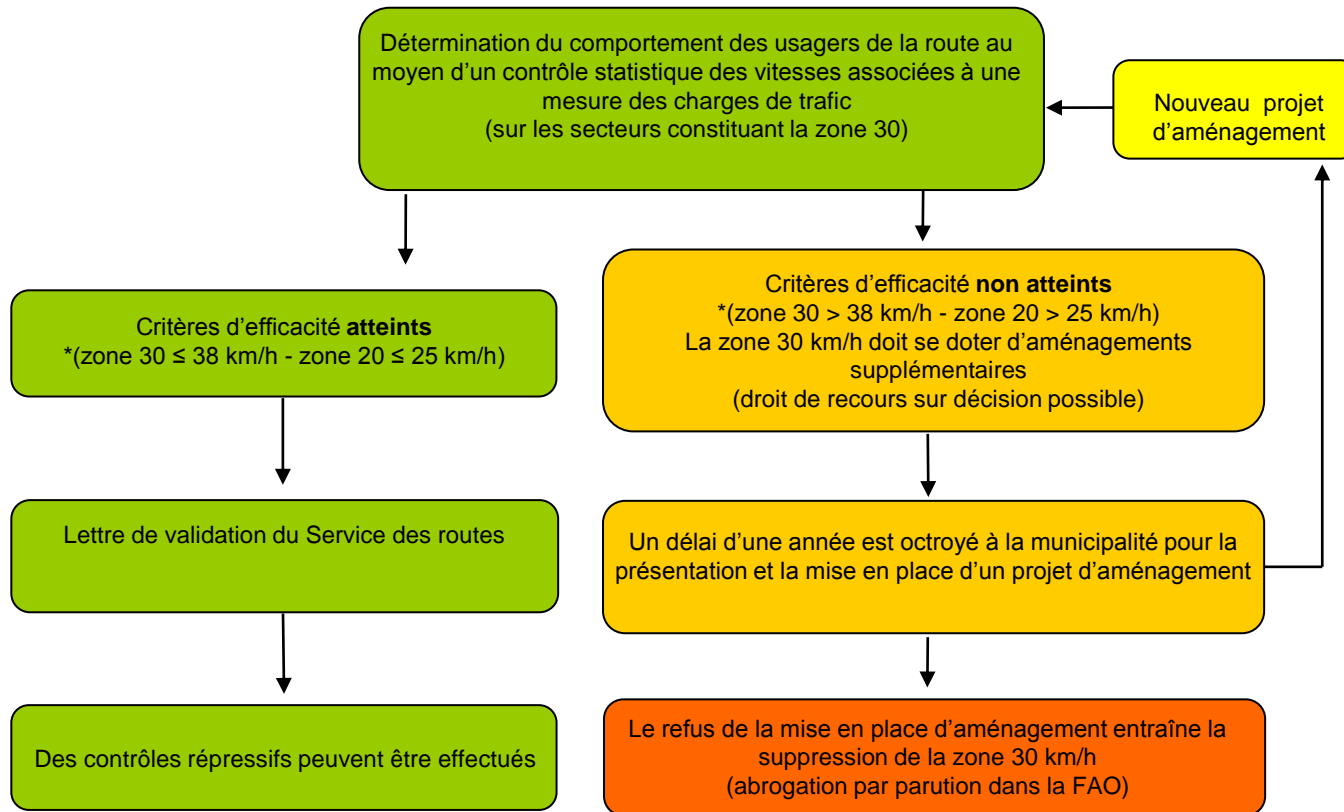
Contrôle ultérieur pour la validation des zones 30 et zones de rencontre

L'OZ30 du 28 septembre 2001 précise dans son article 6 (section 3, contrôles des mesures réalisées) que :

« L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires ».

PROCESSUS 2 :

Contrôle ultérieur pour la validation des zones 30 et zones de rencontre



Restriction de circulation et zone 30

Les décisions prises sur la base de l'art. 3, al. 3 et 4 de la LCR doivent respecter le principe de proportionnalité.

Elles ne sont licites que si elles sont propres à atteindre le but d'intérêt public recherché en restreignant le moins possible la circulation tout en ménageant le plus possible la liberté individuelle.

Il faut qu'il existe un rapport raisonnable entre le but visé et les restrictions de liberté que ces mesures nécessitent.

Il y a lieu de procéder à un examen approfondi afin de motiver une telle décision par des motifs objectifs, pertinents et convaincants.

Priorité de droite et restriction de circulation

OSR Art.18 al.2

Lorsque, dans une intersection, l'accès à une route est supprimé par le signal « Interdiction générale de circuler dans les deux sens » mais qu'une sortie est néanmoins possible dans une mesure restreinte (p. ex. pour riverains), la priorité des véhicules sortants sera annulée par les signaux « STOP » ou « Cédez le passage »

Éléments pour atteindre l'objectif de modération

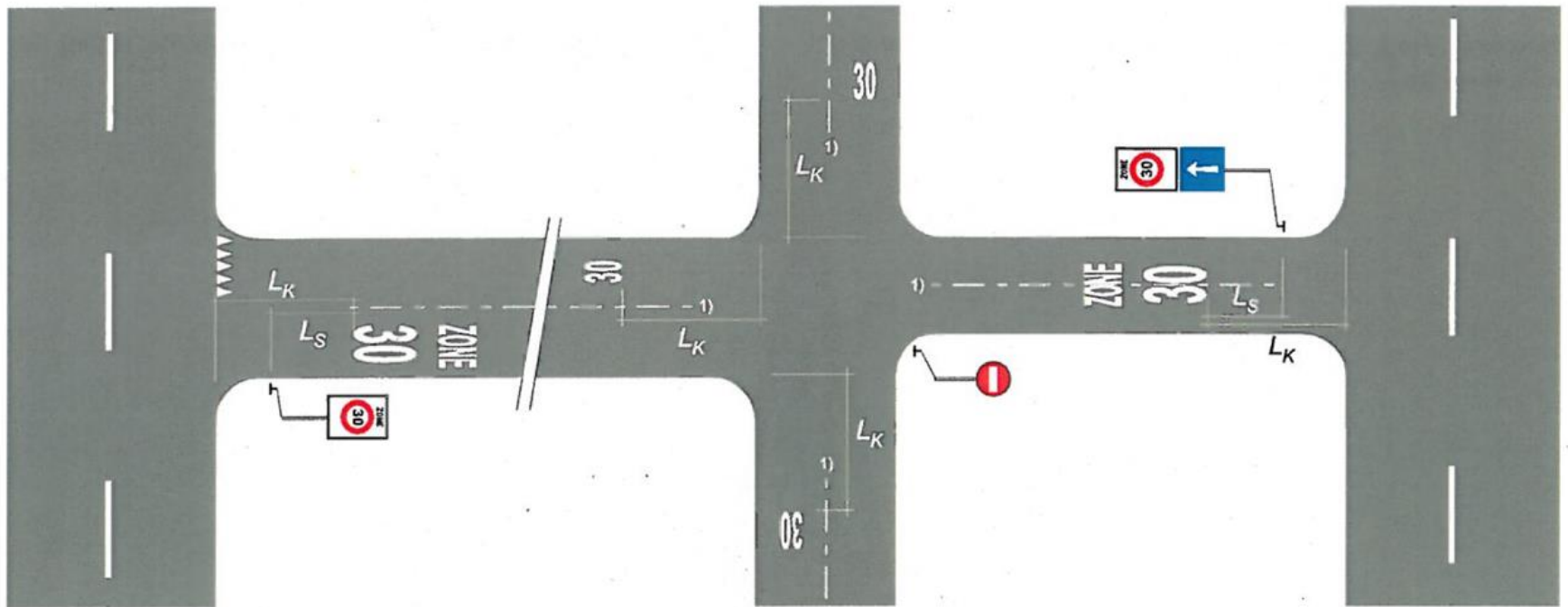
- ▶ **Contraignants (modérateurs)**
 - Seuils
 - Chicanes
 - Rétrécissements

- ▶ **Qualitatifs**
 - Mobilier urbain
 - Éclairage
 - Végétation
 - Revêtements différenciés au sol

- ▶ **Fonctionnels**
 - Organisation du stationnement
 - Traitement des cheminements piétons
 - Réaménagement des carrefours

Marquage et signalisation

VSS 640 851



Exemples entrées



Transition zone 30 / zone de rencontre



Exemple aménagement

Priorité de droite
Rappel au sol



Exemple aménagement

Stationnement
alterné



Exemple aménagement

Décrochement
vertical circulaire



Exemple aménagement

Décrochement
vertical
trapézoïdale



Exemple aménagement

Décrochement
vertical.

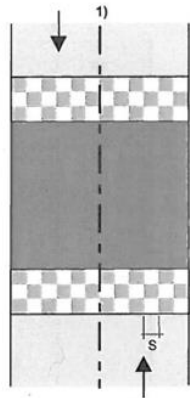
Surélévation de
l'intersection



Exemple aménagement

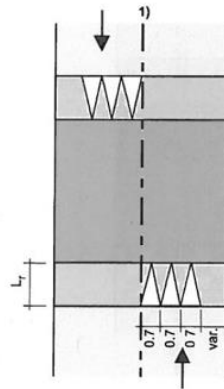
Fahrbahn mit Gegenverkehr
Chaussée à trafic bidirectionnel

Trapezförmiger Versatz
Décrochement de forme trapézoïdale

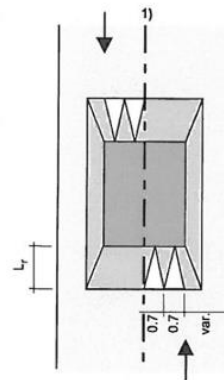


Fahrbahn mit Gegenverkehr
Chaussée à trafic bidirectionnel

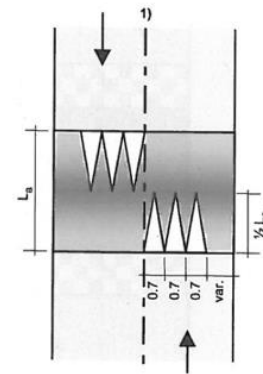
Trapezförmiger Versatz
Décrochement de forme trapézoïdale



Viereckförmiger Versatz
Décrochement de forme de quadrilatère

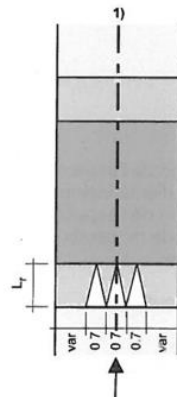


Kreissegmentförmiger Versatz
Décrochement de forme arrondie

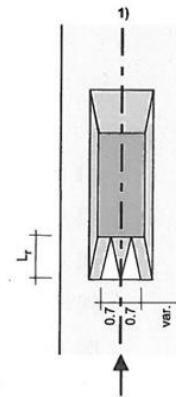


Fahrbahn mit Einbahnverkehr
Chaussée à sens unique

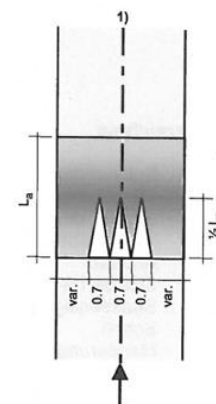
Trapezförmiger Versatz
Décrochement de forme trapézoïdale



Viereckförmiger Versatz
Décrochement de forme de quadrilatère



Kreissegmentförmiger Versatz
Décrochement de forme arrondie



Exemple aménagement

Rétrécissement
chaussée.

Trottoir traversant
et franchissable



Exemples aménagement



Décrochements
horizontaux



Rétrécissement
de chaussée



Exemples aménagement



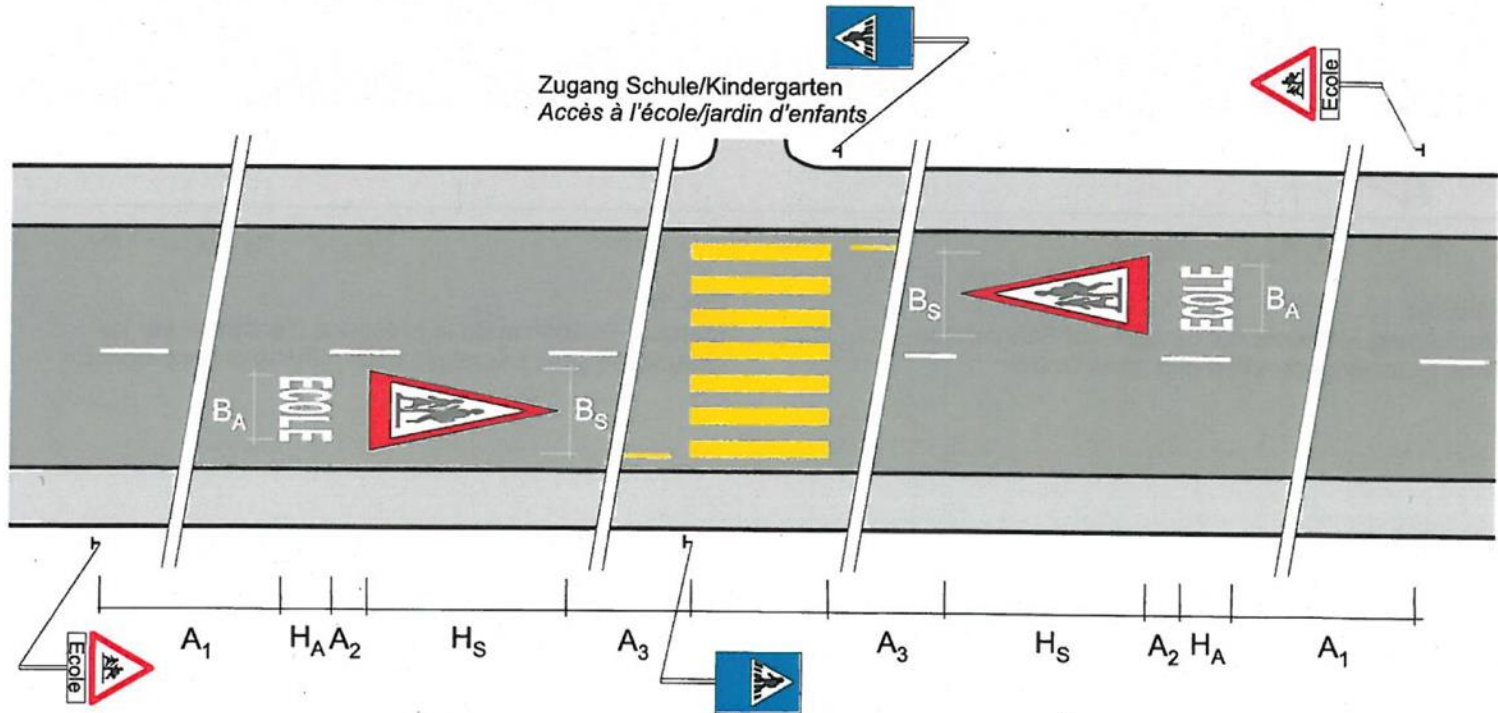
Exemples aménagement



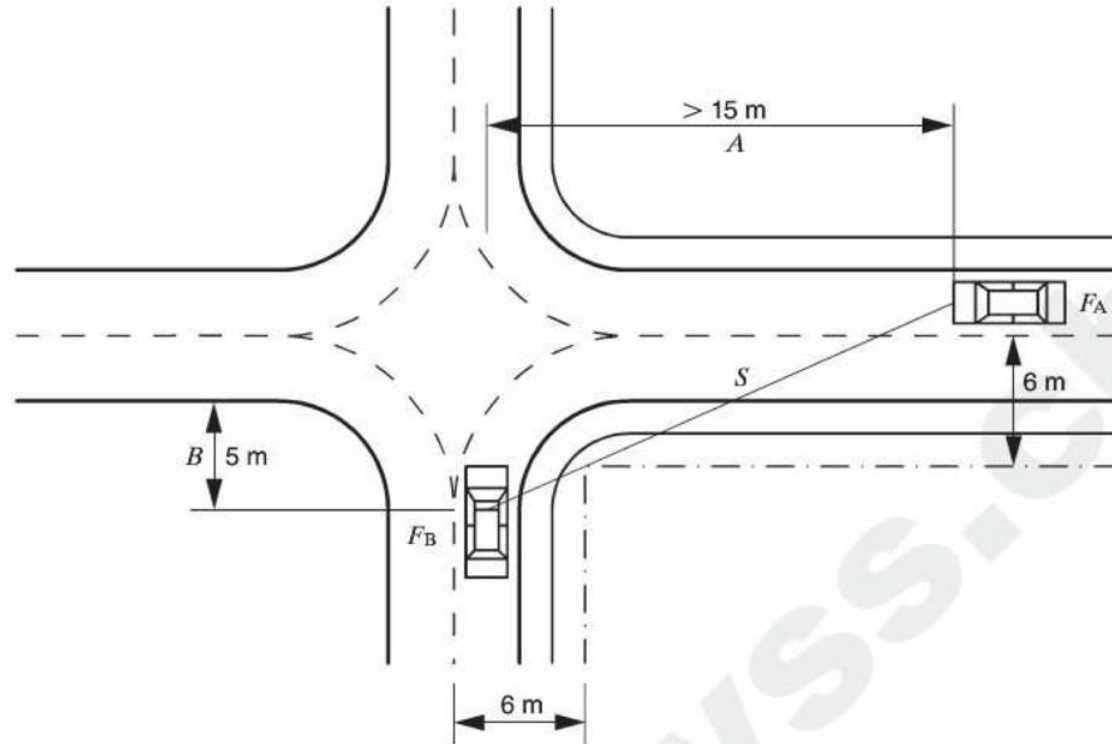
Exemple de marquage



VSS 640 851



Distance de visibilité minimale au carrefour à priorité de droite



- A Distance de visibilité aux carrefours
- B Distance d'observation
- S Ligne de visibilité
- F_A Véhicule prioritaire
- F_B Véhicule non prioritaire

Fig. 3
Distances de visibilité aux carrefours et d'observation dans les carrefours avec priorité de droite (valeurs minimales pour un carrefour de bonne perceptibilité)

Situation ambiguë



Modification aménagement



Modification aménagement



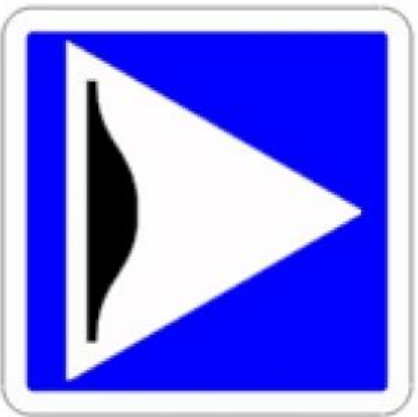
Aménagement prohibé



Aménagement prohibé



Aménagement prohibé



Règles et usages pour les piétons dans une zone 30

- ▶ Vous pouvez traverser où vous voulez . . .
- ▶ . . . **Mais vous n'êtes pas prioritaires !**
- ▶ Manifestez clairement votre intention de traverser
- ▶ Restez attentifs à la circulation

Règles et usages pour les piétons dans une zone de rencontre

- ▶ Vous pouvez traverser où vous voulez
- ▶ Vous êtes prioritaires mais ne devez pas entraver inutilement le trafic!

Conditions de réussite d'une zone 30

- ▶ Acceptation de la part de la population
 - ▶ Doit découler d'un réel projet d'aménagement
... pas une signalisation alibi
- Se donner les moyens de ses ambitions !



Inspecteurs de la signalisation

Date	Dessin	Echelle	N° Plan
01.01.2013	SF	-	-

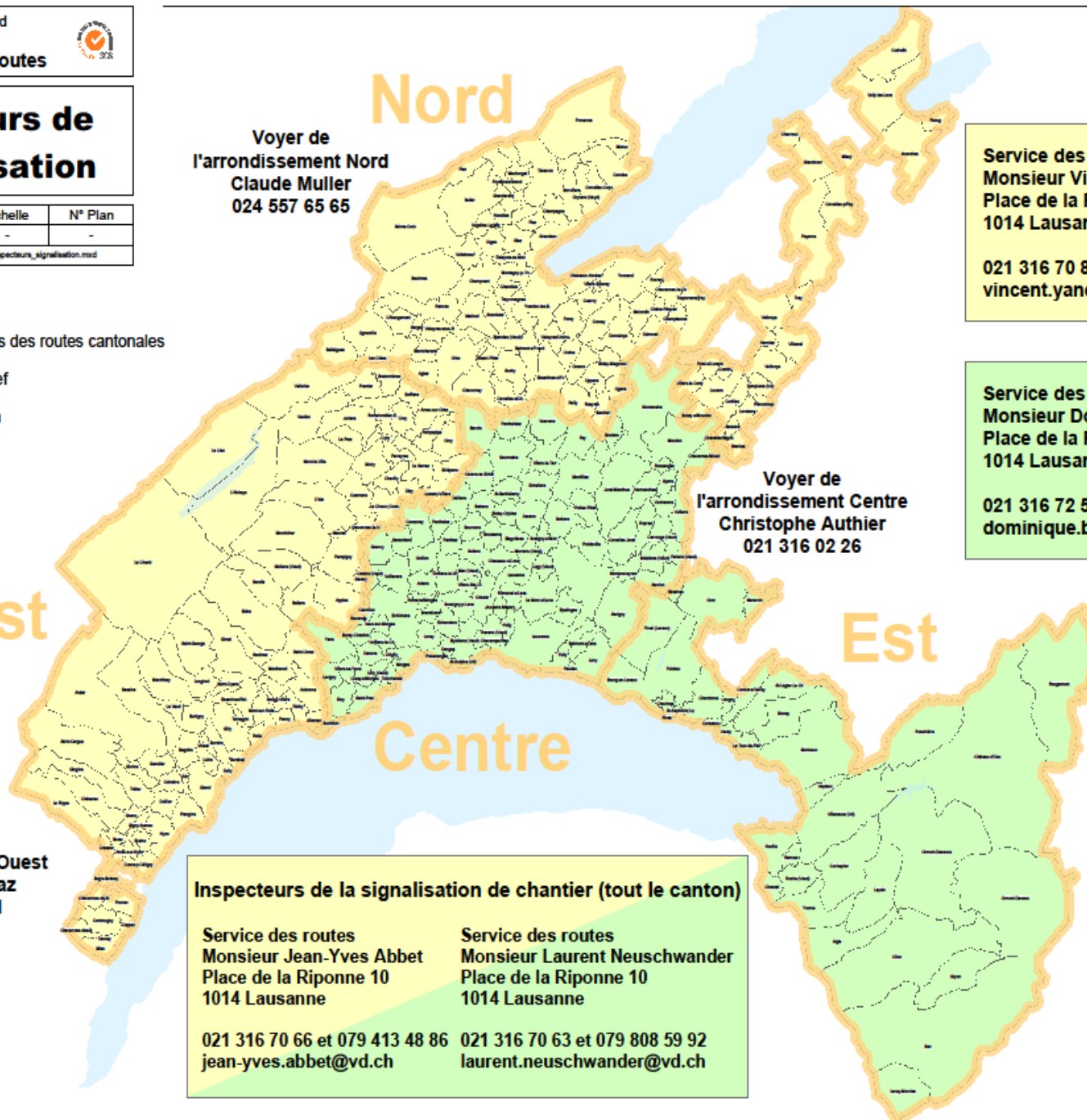
Q:\App\Accès\Gestion_du_reseau\IGR_PLA_Inspecteurs_signalisation.mxd

Légende

Arrondissements des routes cantonales

Secteur M. Yanef

Secteur M. Brun



Voyer de
l'arrondissement Nord
Claude Muller
024 557 65 65

Service des routes
Monsieur Vincent Yanef
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

021 316 70 89 et 079 278 11 36
vincent.yanef@vd.ch

Voyer de
l'arrondissement Centre
Christophe Authier
021 316 02 26

Service des routes
Monsieur Dominique Brun
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

021 316 72 50 et 079 808 56 06
dominique.brun@vd.ch

Voyer de
l'arrondissement Ouest
Alain Delacrétaz
021 557 80 41

Inspecteurs de la signalisation de chantier (tout le canton)

Service des routes
Monsieur Jean-Yves Abbet
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

021 316 70 66 et 079 413 48 86
jean-yves.abbet@vd.ch

Service des routes
Monsieur Laurent Neuschwander
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

021 316 70 63 et 079 808 59 92
laurent.neuschwander@vd.ch

Voyer de
l'arrondissement Est
Henri Ravussin
021 557 85 45



Vos contacts et références

- ▶ Région Centre 021 316 02 26
- ▶ Région Ouest 021 557 80 41
- ▶ Région Est 021 557 85 45
- ▶ Région Nord 024 557 65 65
- ▶ www.vd.ch/dgmr site de la DGMR
- ▶ Les références
 - Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30, RS 747.313.3)
 - Ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21)

- ▶ Merci de votre aimable attention et à disposition pour les questions

