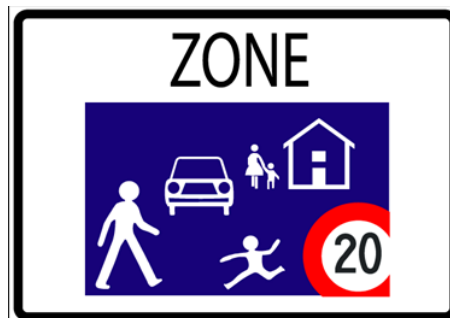


Aide de travail

(Édition: 01.08.2018)

Zones 30 et Zone de rencontre

Bases légales



1 Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) du 13.11.1962

Art. 50 Usage de la route

- ¹ Il est permis d'utiliser les engins assimilés à des véhicules comme moyen de locomotion sur:
- c. la chaussée des zones 30 et des zones de rencontre;

2 Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5.9.1979

Art. 2a Signalisation par zones

- ² La signalisation par zones n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités.
- ³ Les droits et obligations indiquées au moyen d'un signal de zone s'appliquent depuis le début de la signalisation par zones jusqu'au signal en marquant la fin. Le signal de fin de zone indique que les règles générales de circulation sont de nouveau valables.
- ⁴ Un signal de zone peut indiquer tout au plus trois réglementations du trafic.
- ⁵ Les signaux „Zone 30“ (2.59.1), „Zone de rencontre“ (2.59.5) et „Zone piétonne“ (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.
- ⁶ Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'art. 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement ce tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville).

Art. 22a Zone 30

Le signal „Zone 30“ (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

Art. 22b Zone de rencontre

- ¹ Le signal "Zone de rencontre" (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité (*1), mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.
- ² La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.
- ³ Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

Art. 108 Dérogations aux limitations générales de vitesse

- ¹ Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'office fédéral peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR¹) sur certains tronçons de route.
- ² Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque:
- 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. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité.
- ³ La limitation générale de vitesse peut être relevée, dans les localités, sur les routes prioritaires bien aménagées, si cette mesure permet d'améliorer la fluidité du trafic sans porter préjudice à la sécurité et à l'environnement.
- ⁴ Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32, al. 3, LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (al. 2), opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe.
- ⁵ Les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse sont autorisées:
- e. à l'intérieur des localités, sur les routes désignées au moyen d'une signalisation par zones, 30 km/h selon l'art. 22a ou 20 km/h selon l'art. 22b.
- ⁶ Le DETEC règle les détails quant à la manière de fixer les dérogations aux limitations de vitesse. Il fixe les exigences requises concernant l'aménagement, la signalisation et le marquage des zones 30 et des zones de rencontre.

3 Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28.9.2001

Art. 2 Principe

Pour toutes les mesures nécessaires aux fins de faire respecter les limitations de vitesse, il faut veiller à ce que les routes puissent être empruntées par tous les véhicules autorisés à y circuler.

Art. 3 Expertise

L'expertise requise selon l'art. 32, al. 4, LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment :

- a. le description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre;
- b. un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire;
- c. une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer;
- d. des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V_{50} et vitesse 85 % V_{85});
- e. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation;
- f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs;
- g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

Art. 4 Mesures relevant du droit de la circulation routière

- ¹ Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.
- ² L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

Art. 5 Aménagement de l'espace routier

- ¹ Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.
- ² Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.
- ³ Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.

Art. 6 Contrôle des mesures réalisées

L'efficacité des mesures 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.

