



ZONES A VITESSE LIMITEE

Situation juridique

Contenu

Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), modifications du 28 septembre 2001.....	1
Quelles sont les zones à vitesse limitée?.....	1
Qu'est-ce qu'une zone 30?.....	1
Qu'est-ce qu'une zone de rencontre?.....	2
Qu'est-ce qu'une zone piétonne?.....	2
Qu'advient-il des rues résidentielles déjà réalisées?.....	3
Les anciennes «instructions» restent-elles en vigueur?.....	3
Dans quelles zones des limitations de vitesse sont-elles possibles?.....	3
Peut-on aménager une zone 30 sur un tronçon de route principale?.....	3
Quelle est l'étendue maximale d'une zone avec à vitesse limitée ?.....	4
Les zones 40 sont-elles toujours en vigueur?.....	4
Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre	5
Un camion de pompiers, par exemple, peut-il passer par une zone de rencontre ou une zone 30?.....	5
Que contient l'expertise sur les zones de rencontre et les zones 30 que l'autorité communale doit généralement remettre à l'autorité cantonale?.....	6
Quelles mesures relevant du droit de la circulation routière doivent être prises dans les zones 30 et les zones de rencontre?.....	7
Où les passages pour piétons sont-ils autorisés?.....	7
Comment l'espace routier doit-il être aménagé dans les zones 30 et les zones de rencontre?.....	8
Faut-il contrôler l'efficacité des mesures appliquées dans les zones de rencontre et les zones 30?.....	8
Impressum.....	9
Les lois.....	9
Pour commander les lois et les ordonnances de la Confédération.....	9
L'essentiel en bref.....	10

A la suite du débat politique sur l'initiative de l'ATE «Rues pour tous» en faveur du 30 à l'heure en 2001, l'introduction des zones 30, des zones de rencontre et des zones piétonnes a été considérablement simplifiée depuis le 1^{er} janvier 2002. Exceptionnellement, certains tronçons de route principale peuvent également être intégrés à une zone 30. Les zones de rencontre ne sont pas uniquement réalisables dans les quartiers d'habitation, mais également dans les quartiers commerciaux. Le «guide juridique» répond à vos questions concernant la situation juridique et renvoie à des informations complémentaires contenues dans d'autres guides pratiques.

Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), modifications du 28 septembre 2001

L'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) modifiée définit

- la signalisation par zones (art. 2a)
- la zone 30 (art. 22a)
- la zone de rencontre (art. 22b)
- la zone piétonne (art. 22c)
- les dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 108)
- les dispositions transitoires: suppression des zones 40 et rues résidentielles signalées selon le droit antérieur

Quelles sont les zones à vitesse limitée?

Les zones 30, les zones de rencontre (20 à l'heure, priorité aux piétons) ainsi que les zones piétonnes sont appelées «zones à vitesse limitée».



Le signal «Zone 30»

Qu'est-ce qu'une 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. »

OSR, art. 22a

Situation juridique–Procédure–Interventions–Rapport sommaire (expertise)-Mesures

Annexes: glossaire - foire aux questions (FAQ) - adresses de contact - références bibliographiques - liens



La signalisation
«Zone de rencontre»

Qu'est-ce qu'une zone de rencontre?

« 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 mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules. »

OSR art. 22b al. 1

Désormais, les zones de rencontre peuvent également être signalisées dans les quartiers commerciaux, mais uniquement sur les routes secondaires (définition: cf. glossaire).

« La vitesse maximale est fixée à 20 km/h. »

OSR art. 22b al. 2

« 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. »

OSR art. 22b al. 3

Qu'est-ce qu'une zone piétonne?

« Les «Zones piétonnes» (2.59.3) sont réservées aux piétons. Lorsqu'une plaque complémentaire autorise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas; les piétons bénéficient de la priorité. »

OSR art. 22c al. 1

« 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. »

OSR art. 22c al. 2



Situation juridique–Procédure–Interventions–Rapport sommaire (expertise)-Mesures

Annexes: glossaire - foire aux questions (FAQ) - adresses de contact - références bibliographiques - liens

Qu'advient-il des rues résidentielles déjà réalisées?

« S'agissant des rues résidentielles signalées selon le droit antérieur, les signaux «Zone de rencontre» (2.59.5) et «Fin de la zone de rencontre» (2.59.6) doivent être mis en place jusqu'au 31 décembre 2003 au plus tard. »

OSR, Dispositions finales de la modification du 28 septembre 2001, al. 3

Les anciennes «instructions» restent-elles en vigueur?

Non. Les instructions du 1^{er} mai 1984 sur les rues résidentielles ainsi que les instructions de 1989 sur la signalisation par zones des réglementations du trafic ne sont plus valables.

Dans quelles zones des limitations de vitesse sont-elles possibles?

«La signalisation par zones n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités.» (définition: cf. glossaire).

OSR art. 2a al. 2

En principe, il est établi: « 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. »

OSR art. 2a al. 5

On obtient par exemple le «caractère le plus homogène» en introduisant partout la priorité de droite et, sur les routes de grande dimension, en soulignant leur caractère de zone par des éléments d'aménagement propres à modérer la circulation.

Peut-on aménager une zone 30 sur un tronçon de route principale?

Oui. « 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). » (définition «route principale»: cf. glossaire).

OSR art. 2a al. 6

De nombreuses communes possèdent des «conditions locales particulières» dans lesquelles un tronçon de route principale peut désormais être intégré à une zone

30. Cette disposition permet par exemple d'assainir efficacement les endroits dangereux situés au centre d'une localité.



Photo: G. Feldmann

Le centre de cette localité peut être intégré à une zone 30

Quelle est l'étendue maximale d'une zone avec à vitesse limitée ?

Il n'y a plus de limite à l'étendue d'une zone. Il est désormais possible de réunir plusieurs zones en une seule zone à vitesse limitée. De même, une zone à vitesse limitée peut être élargie à souhait.



Photo: Michael Ryz

Les zones 40 seront supprimées à la fin de l'année 2003.

Les zones 40 sont-elles toujours en vigueur ?

Non. « Les zones 40 selon le droit antérieur doivent être supprimées au plus tard jusqu'au 31 décembre 2003 ou remplacées par une autre réglementation du trafic. »

OSR, Dispositions finales de la modification du 28 septembre 2001, al. 2

La suppression des zones 40 selon le droit antérieur doit être accueillie très favorablement puisqu'elle défend l'intérêt de la sécurité routière pour autant que ces zones soient remplacées par des zones 30. Pour les usagers de la route, les régimes de circulation sont ainsi plus faciles à identifier et à assimiler.

Vitesse	Distance de réaction <small>(temps de réaction 1s)</small>	Distance de freinage <small>(temps sec)</small>	Distance d'arrêt
20 km/h	5m	3m	8m
30 km/h	8m	5m	13m
40 km/h	11m	8m	19m
50 km/h	14m	12m	26m

La distance d'arrêt (distances de réaction et de freinage) augmente plus que proportionnellement à la vitesse. Un véhicule roulant initialement à 20 km/h peut s'arrêter après 8 m, tandis qu'un véhicule roulant à 40 km/h n'a même pas encore commencé à freiner après 8 m!

Situation juridique-Procédure-Interventions-Rapport sommaire (expertise)-Mesures

Annexes: glossaire - foire aux questions (FAQ) - adresses de contact - références bibliographiques - liens

Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre

Les anciennes « instructions de 1984 concernant les rues résidentielles » et les « instructions de 1989 concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones » étaient soumises à de nombreuses conditions (infrastructures). De ce fait, par mesures d'économie, seules quelques rues résidentielles ont été réalisées dans toute la Suisse.

La nouvelle [ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre](#) remplace ces anciennes instructions. Elle définit

- les détails à observer lors de l'instauration des zones 30 et des zones de rencontre,
- le contenu de l'expertise requise (rapport sommaire) (art. 3),
- les mesures relevant du droit de la circulation routière (art. 4),
- l'aménagement de l'espace routier (art. 5),
- le contrôle des mesures réalisées (art. 6).

Un camion de pompiers, par exemple, peut-il passer par une zone de rencontre ou une zone 30?

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

Ordonnance, art. 2

Les bus, camions, camions de pompiers et ambulances ont par exemple besoin de plus de place dans les virages.



Les transports publics sont admis dans les zones à vitesse limitée et s'y adaptent parfaitement.

Situation juridique–Procédure–Interventions–Rapport sommaire (expertise)–Mesures

Annexes: glossaire - foire aux questions (FAQ) - adresses de contact - références bibliographiques - liens

Que contient l'expertise sur les zones de rencontre et les zones 30 que l'autorité communale doit généralement remettre à l'autorité cantonale?

« 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. la 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}); *₁
- 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; *₂
- g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés. »

Ordonnance, art. 3

*₁ V_{50} et V_{85} : définition, cf. [glossaire](#)

*₂ On fait notamment allusion à des effets tels qu'embouteillages ou surcroît de circulation sur d'autres routes. Vous trouverez des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs sous Guide pratique [mesures](#).



Vous trouverez de plus amples renseignements sur le rapport sommaire (expertise) dans le guide pratique [rapport sommaire \(expertise\)](#):

- [Rapport sommaire \(expertise\): Commentaires et conseils de l'ATE](#)
- un exemple type de rapport sommaire pour une [commune entière](#) (accès réservé aux membres ATE) et
- pour une [zone isolée](#) (accès réservé aux membres ATE) qui doit être adressé par l'autorité communale à l'instance cantonale chargée d'octroyer les autorisations (sauf pour Lausanne qui a les compétences nécessaires).

Attention: Si vous n'êtes pas membre de l'ATE, vous pouvez commander la version imprimée [ici](#) (paiement contre facture)

Situation juridique–Procédure–Interventions–Rapport sommaire (expertise)–Mesures

Annexes: glossaire - foire aux questions (FAQ) - adresses de contact - références bibliographiques - liens

Quelles mesures relevant du droit de la circulation routière doivent être prises dans les zones 30 et les zones de rencontre?

« 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. » ou le passage des transports publics.

Ordonnance, art. 4, al. 1

La priorité de droite est en principe applicable dans les zones de rencontre ainsi que les zones 30. Cette mesure de modération de la circulation élève le niveau d'attention des conductrices et des conducteurs; de plus, elle n'engendre que des coûts minimes. Des exceptions ne sont prévues qu'aux endroits particulièrement peu visibles et donc dangereux, et pour les transports publics.

Où les passages pour piétons sont-ils autorisés?

« 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 en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes pour personnes âgées. »

Ordonnance, art. 4, al. 2

La séparation entre la circulation piétonne et le trafic motorisé est assouplie. En renonçant aux passages pour piétons, on permet à ces derniers de traverser la chaussée librement et en toute sécurité dans les zones 30 et les zones de rencontre. En principe, les endroits critiques devraient de préférence être sécurisés par des mesures de construction et d'aménagement routier.

Pour comparaison, cf. Guide pratique [mesures](#): 2. concept d'aménagement.



Un passage pour piétons peut convenir à une zone 30, par exemple près d'une école.



Effet de porte à l'entrée
d'une zone 30

Comment l'espace routier doit-il être aménagé dans les zones 30 et les zones de rencontre?

« 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. »

Ordonnance, art. 5, al. 1

Des exemples de tels aménagements faisant l'effet d'une porte figurent dans le Guide pratique [mesures](#): 2. concept d'aménagement.

« Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marquages particuliers conformément aux normes techniques pertinentes. »

Ordonnance, art. 5, al. 2

Sont seules autorisées les marquages indispensables tels que cases de stationnement, surfaces interdites à la circulation. Les marques longitudinales (lignes médianes, lignes de bordures) doivent être éliminées.

Les instructions du 19.3.2002 concernant les marquages particuliers sur la chaussée figurent [ici](#).

Vous trouverez de plus amples renseignements sur les instructions concernant les marquages particuliers dans la [lettre d'accompagnement de l'Office fédéral des routes OFROU du 2.4.2002](#).

« 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 de la circulation. »

Ordonnance, art. 5, al. 3

L'ATE recommande non seulement la mise en place d'éléments d'aménagement et de modération de la circulation, mais également la combinaison de 4 catégories de mesures dont les mesures d'accompagnement socioculturelles et la communication. A cet égard, se référer au guide pratique [mesures](#).

Faut-il contrôler l'efficacité des mesures appliquées dans les zones de rencontre et les zones 30?

Oui. « 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. »

Ordonnance, art. 6

Seuls des contrôles permettront de s'assurer que les objectifs visés ont bel et bien été atteints. Veuillez vous référer au guide pratique [mesures](#): 4. contrôles de vitesse.



Les contrôles de vitesse
permettent de vérifier si les
objectifs sont atteints.

Situation juridique–Procédure–Interventions–Rapport sommaire (expertise)–Mesures

Annexes: glossaire - foire aux questions (FAQ) - adresses de contact - références bibliographiques - liens

Impressum

Guide „zones à vitesse limitée“

Projet de l'équipe « Campagnes ATE », Politique des Transports, ATE, Berne

Un guide édité par

L'Association Transports et Environnement ATE
Cofinancé par le Fonds de Sécurité Routière FSR

Responsabilité du projet et coordination

Rolf Albisser, ATE, Berne

Michael Rytz, ATE, Berne

Textes

Rolf Albisser, ATE, Berne. Marianne Brunner, ATE, Berne. Urs Michel, Planum, Zurich:

Rapport sommaire (expertise), Concept d'aménagement. Dominique von der Muehll, EPFL, Lausanne. Alain Rouiller, ATE, Genève. Michael Rytz, ATE, Berne.

Rédaction

Urs Geiser, Büro Correto, Solduno

Dominique von der Muehll, EPFL, Lausanne

Traduction

Raphaël Suter, Crystal Traductions, Fribourg

Responsable photos et graphisme

Karen Cordes, ATE

Graphisme

Viktor Näf, Atelier Viktor Näf, Bern

Photos

Marianne Brunner, ATE, Berne. Karen Cordes, ATE, Berne. Gabriela Feldmann, Wabern. Urs Michel, Planum, Zürich. Patrick Lüthy, Fotoagentur, Olten. Alain Rouiller, ATE, Genève. Michael Rytz, ATE, Berne. Ville de Genève.

© ATE 2002

Reproduction souhaitée avec indication de la source.

§ Les lois

Cadre légal régissant l'aménagement de zones de rencontre, de zones 30 et de zones piétonnes:

- [Ordonnance sur la signalisation routière \(OSR\), modifications du 28 septembre 2001](#)
- [Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001](#)

Pour commander les lois et les ordonnances de la Confédération

Office fédéral des constructions et de la logistique OFCL, 3003 Berne

Tél. 031/325 50 50

www.bbl.admin.ch

verkauf.gesetze@bbl.admin.ch

L'essentiel en bref

- Zones de rencontre possibles aussi dans les quartiers commerciaux.
- Des tronçons de route principale peuvent être intégrés dans des zones 30.
- L'expertise requise est un rapport sommaire.
- L'introduction de zones nécessite moins de mesures relevant du droit de la circulation routière: réalisation d'aménagements faisant l'effet d'une porte en début et en fin de zone, priorité de droite, passages pour piétons seulement lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent.
- Un maximum de liberté est donné dans l'instauration de mesures d'accompagnement.
- L'étendue des zones n'est plus limitée, les zones peuvent donc être élargies ou plusieurs zones regroupées.
- Contrôler après une année au plus et amélioration ultérieure éventuelle.