



Modérer le trafic à l'intérieur des localités



- De nouvelles réglementations
- De nombreuses possibilités
- Une réalisation simple



Table des matières

Préface	3	Zone piétonne	26
Circuler librement.....	4	Mesures de modération du trafic sans limitations de vitesse	
Etre respecté	6	Autres mesures visant à modérer le trafic ..	28
Faire (re)vivre les localités	8	Appendice	
Modérer le trafic	10	Bases juridiques	30
Œuvrer en commun	11	Ce que doit contenir une expertise	31
Définir le rôle des routes	12	Vos interlocuteurs.....	32
Réduire la distance d'arrêt pour plus de sécurité.....	14	Autres sources d'information	34
Mesures de modération du trafic avec limitations de vitesse		Adresse bibliographique	35
Zone 30	16		
Zone de rencontre	18		
Mesures à caractère obligatoire et à caractère facultatif.....	20		
Signalisation des zones imbriquées	21		
Mesures d'accompagnement	22		
Objectifs atteints ?	24		

«Le trafic doit être au service de l'homme, et non l'inverse»

Aspirer à une meilleure qualité de vie dans nos villes et nos villages est incontestablement devenu un souhait étroitement lié à l'amélioration de la sécurité routière ainsi qu'à la diminution du bruit et des émissions de gaz d'échappement. Or, en mettant à profit les chances inhérentes à la mobilité et en minimisant simultanément les risques qui y sont liés, il est possible de concilier ces besoins avec cette soit toujours plus grande de mobilité. Le trafic doit être au service de l'homme sans pour autant le dominer. Pas question pourtant de sacrifier la sécurité routière sur l'autel de la mobilité. C'est pourquoi la nouvelle politique de la Confédération en matière de sécurité routière vise à terme un trafic routier sans morts ni blessés graves. Et la mise en place de plus en plus fréquente de mesures de modération du trafic à l'intérieur des localités peut y contribuer de manière significative.

Il apparaît aujourd'hui de plus en plus opportun et nécessaire de remplacer la traditionnelle organisation du trafic dans certains secteurs urbains et villageois. Au lieu de séparer les différents groupes d'utilisateurs, il est possible, en aménageant les aires de circulation et en organisant le trafic de manière appropriée, d'aboutir à une cohabitation sûre de tous les usagers de la route tout en garantissant une qualité de vie et d'habitat élevée à tous les riverains. En publiant cette brochure, l'OFROU souhaite, en sa qualité de centre de compétences pour la circulation routière, montrer aux autorités cantonales et communales responsables les possibilités dont elles disposent pour prendre en compte cette aspiration et, en définitive, pour la réaliser.



Rudolf Dieterle
Directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU)



Circuler librement

L'homme moderne veut et doit se déplacer, tantôt à pied, tantôt en véhicule. Que ce soit pour aller travailler, pour faire les courses ou pour le plaisir, le besoin qu'il éprouve de circuler librement est une évidence. Le trafic doit lui simplifier le quotidien. L'espace routier fait partie de la vie de tous les jours et n'est pas seulement réservé à la circulation des véhicules.



Etre respecté

Tout un chacun attend et mérite d'être respecté. Cette évidence est également valable pour chaque usager de la route, qu'il soit handicapé ou non, âgé ou non et motorisé ou non. Le respect mutuel est synonyme de sécurité et de sérénité, deux aspects importants pour une meilleure qualité de vie.



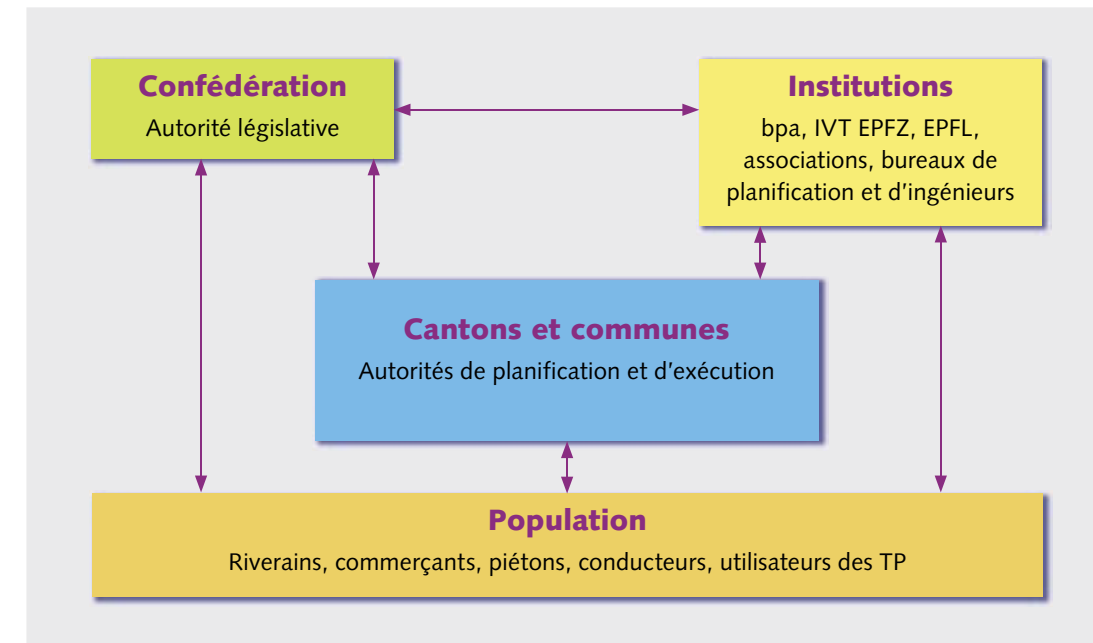
Faire (re)vivre les localités

Un espace routier ouvert à tous: ce n'est pas une fiction mais un but à viser, qui non seulement améliore la qualité de vie et d'habitat de la population mais augmente aussi l'attrait économique de la localité. Il faut de la place pour les hommes et pas seulement pour leurs véhicules. D'où l'idée d'organiser le flux du trafic de manière pertinente et d'aménager les aires de circulation en conséquence.

Modérer le trafic

La modération du trafic est un instrument décisif pour atteindre simultanément deux objectifs, à savoir une sécurité accrue dans la circulation ainsi qu'une meilleure qualité de vie et d'habitat pour les riverains. Il existe un large éventail de mesures envisageables favorisant la cohabitation de tous les usagers de la route.

Œuvrer en commun



Tout le monde aimerait travailler et habiter dans un environnement où il fait bon vivre. Pour parvenir à une cohabitation optimale entre les usagers de la route et les riverains, il faut que les instruments de modération du trafic dont disposent la Confédération, les cantons, les communes, les institutions, les bureaux de planification, les bureaux d'ingénieurs ainsi que les citoyennes et les citoyens soient utilisés en commun. Il s'agit en outre de tenir compte des expériences déjà acquises. L'indispensable confiance qui doit régner entre tous les partenaires impliqués repose sur une information transparente et une participation de tous. Seules l'appréciation concrète d'une situation et l'application de mesures appropriées au bon endroit permettent d'atteindre les objectifs visés.

La présente brochure a notamment pour but d'informer les autorités cantonales et communales d'exécution quant au cadre régissant la modération du trafic et à ses instruments (pour d'autres informations à ce sujet, voir l'appendice aux pages 32 et ss).

Afin d'optimiser l'utilisation des instruments de modération du trafic, tous les acteurs concernés doivent œuvrer en commun.

Contributions fédérales aux mesures

Conformément à l'ordonnance concernant les contributions aux frais des mesures nécessitées par le trafic routier et prises en vertu de l'ordonnance sur la protection de l'air (RS 725.116.244), la Confédération peut contribuer aux frais liés aux mesures visant à éliminer ou à réduire la pollution atmosphérique causée par le trafic routier motorisé, par exemple pour des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Toutefois, dans son message concernant le programme d'allègement 2003 du budget de la Confédération, le Conseil fédéral propose aux Chambres de supprimer ces contributions. Les cantons et les communes devront donc vraisemblablement supporter eux-mêmes les coûts du financement de telles zones (état août 2003).

Définir le rôle des routes

Les communes ont la tâche de veiller à la sécurité de leurs habitants. Toutes les mesures visant à écouler et à régler le trafic sur les routes et les places en font partie.

Les fonctions de la route

L'autorité doit être bien au fait des fonctions que doivent remplir les différents quartiers, routes et places. Et c'est dans cet esprit que le réseau routier doit être subdivisé en catégories (voir l'exemple à la page 13). Pour ce qui est de l'appréciation des mesures de modération du trafic, on part purement et simplement d'une subdivision grossière en routes à orientation trafic et en routes d'intérêt local. Il faut à cet effet jauger les différents intérêts qui sont en jeu et fixer les exigences en termes d'utilisation de l'espace routier. Ce sont surtout les quartiers d'habitation qui doivent être protégés des impacts nuisibles ou incommodants.

Les routes à orientation trafic

Ces routes ont avant tout une fonction de transit et de liaison. Elles sont notamment les garantes de l'efficacité et de la viabilité économique des transports. Les routes à orientation trafic sont essentiellement des routes principales (signal 3.03) ou des routes secondaires prioritaires (signal 3.05).

Les routes d'intérêt local

Outre leur fonction de desserte, elles ont aussi souvent une fonction résidentielle et conviviale. Il s'agit en règle générale de routes secondaires. Les routes d'intérêt local se prêtent particulièrement bien aux mesures de modération du trafic sous la forme d'une signalisation par zones.



Dans le cadre de l'aménagement d'une localité, on élabore en règle générale un plan des catégories de routes, qui définit les fonctions des différentes routes et places. Ce plan facilite considé-

rablement la subdivision en routes à orientation trafic (routes principales et, en partie, routes collectrices) et en routes d'intérêt local (routes de desserte et, en partie, routes collectrices).

Les routes d'intérêt local se prêtent particulièrement bien aux mesures de modération du trafic sous la forme d'une signalisation par zones.

Réduire la distance d'arrêt pour plus de sécurité

L'espace routier à l'intérieur des localités est le théâtre de la vie quotidienne. Pas étonnant dès lors qu'un nombre important d'usagers de la route s'y rencontrent sans cesse. Les situations conflictuelles sont donc beaucoup plus fréquentes ici qu'en dehors des zones d'habitation.

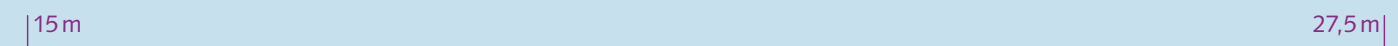
Les statistiques le prouvent: le nombre d'accidents et leur gravité sont directement proportionnels à la vitesse. A 30 km/h, la distance d'arrêt est à moitié plus courte qu'à 50 km/h. Une vitesse réduite, combinée avec d'autres facteurs, influe favora-

blement sur l'occurrence d'un accident. Si la vitesse lors de la collision est de 30 au lieu de 50 km/h, la probabilité qu'un accident ait une issue fatale pour les piétons passe de 85 à 10%!



Distance de réaction
+ distance de freinage
= distance d'arrêt

Même une légère diminution de la vitesse peut avoir un effet positif. C'est pourquoi l'introduction de la limitation de vitesse à 30 km/h est un outil efficace pour plus de sécurité routière. Si un enfant s'engage soudainement sur la route à une distance de 14 mètres et que le véhicule circule à 30 km/h, ce dernier peut encore juste s'arrêter à temps en cas de réaction normale et de freinage optimal. Dans la même situation, mais à 50 km/h, le véhicule percute l'enfant sans avoir réduit sa vitesse et ne s'arrête que 14 mètres environ après l'impact.



Afin de réduire la vitesse d'un véhicule, il faut non seulement une signalisation appropriée mais en général également un certain nombre de mesures d'accompagnement. Selon la situation, il existe différentes approches, lesquelles ont déjà fait leurs preuves dans la pratique.



Zone 30

L'aménagement de zones 30 permet de modérer le trafic sur les routes secondaires dans les quartiers ou les zones de lotissement sans toucher au principe fondamental du droit de priorité des véhicules.

Dans les zones 30, c'est le principe de la priorité de droite qui est applicable pour les véhicules.

Le renoncement aux passages pour piétons donne le droit à ces derniers de traverser la chaussée où bon leur semble. Le droit de priorité des véhicules subsiste néanmoins. Il est possible d'aménager des passages pour piétons aux endroits où il est judicieux d'accorder la priorité aux piétons, comme par exemple à proximité des écoles.

Exceptionnellement, certains tronçons de routes principales peuvent également être intégrés dans des zones 30. Cela peut être le cas dans le centre d'une localité ou dans une vieille ville, pour autant que les conditions nécessaires à une réduction de la vitesse maximale à 30 km/h y soient également réunies.

La réduction de la vitesse augmente sensiblement la sécurité routière. C'est pourquoi ces routes deviennent également plus attrayantes pour les usagers les plus vulnérables, ce qui contribue par la même occasion à l'amélioration de la qualité de vie et d'habitat.

Pour réaliser une zone 30, une expertise simple est nécessaire (voir l'appendice à la page 31).



«Une vitesse moins élevée pour moins d'agressivité»

«Il est incontestable qu'une vitesse moins élevée améliore la sécurité. De nos jours, de nombreux parents tremblent pour leurs enfants et préfèrent donc les amener à l'école en voiture. La limitation de la vitesse à 30 km/h est un moyen efficace de rendre le chemin de l'école plus sûr et de permettre à nouveau aux enfants de se rendre à l'école seuls. Les enfants ont besoin de bouger et de s'amuser sur le chemin de l'école pour évacuer leur agressivité naturelle. Je sais par expérience que cela réduit les problèmes d'agression à l'école».

Robert Gerber,
commandant de la police
municipale de Granges
(SO)



Dans la commune rurale de Guntmadingen, la vitesse est limitée à 30 km/h dans tout le village.

En réduisant la vitesse à 30 km/h, les routes deviennent plus attrayantes et plus sûres pour les usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, contribuant du même coup à l'amélioration de la qualité de vie et d'habitat.

Zone de rencontre

Les zones de rencontre sur les routes secondaires permettent de modérer le trafic dans les quartiers résidentiels et commerciaux.

Dans les zones de rencontre, les piétons ont la priorité sur l'ensemble de l'aire de circulation.

Il est interdit d'y parquer son véhicule, sauf dans les endroits spécialement prévus à cet effet et signalés comme tels. Les vélos peuvent y être garés en conformité avec les prescriptions généralement applicables au parcage.

Les rapports de priorité entre les piétons et les véhicules étant inversés et la vitesse limitée à 20 km/h, la sécurité s'en trouve renforcée et la route sensiblement plus attrayante. Trois raisons essentielles à cela :

- pondération plus forte de l'usage résidentiel et commercial par rapport à la fonction de circulation;
- amélioration des conditions de circulation et d'utilisation de la voie publique pour les usagers non motorisés;
- amélioration de l'accessibilité aux habitations et aux commerces.

La réalisation d'une zone de rencontre nécessite une expertise simple (voir l'appendice à la page 31).

Exemple de cohabitation harmonieuse entre piétons et véhicules

Dans les petites et moyennes localités, il est souvent très difficile d'aménager une zone exclusivement réservée aux piétons dans le centre. Il faut donc trouver des solutions qui, tout en améliorant la situation des piétons de manière ciblée, laissent quand même une place à la circulation des véhicules. A cet égard, il est nécessaire, au nom de la sécurité et de l'attrait, d'introduire un régime de vitesse qui diffère du sacro-saint «50 Limite générale». Un essai a commencé dans ce sens à Berthoud en 1996 avec l'aménagement d'une «zone promeneurs», véritable «mère» de l'actuelle zone de rencontre 2000 (voir extrait page 35), qui compile les résultats des essais menés à Berthoud et à St-Blaise, on peut lire notamment que cette solution a fait ses preuves dans la pratique et que, sous certaines conditions, les piétons et les véhicules peuvent tout à fait utiliser ensemble la même aire de circulation.



«La zone de rencontre a animé le centre-ville de manière sensible».

«Le fort scepticisme initial a fait place à une attitude positive due au fait que la population s'est vite rendue compte des avantages de cette solution, réalisant notamment que la cohabitation entre véhicules et piétons ne posait aucun problème, pour autant que les premiers circulent à vitesse réduite et que chacun fasse attention à l'autre. Lentement, amicalement et en sécurité, telle était notre devise. Le résultat, un centre-ville animé, profitable à tous: aux commerces, car la liberté des piétons d'aller et de venir leur fait gagner des clients, à la population, parce qu'il est plus agréable de faire les courses dans ces conditions, et à tous les usagers, puisque les conditions de circulation sont devenues sensiblement plus calmes».

Kurt Schürch, ville de Berthoud, membre de la direction du projet «Berthoud, ville-modèle pour les piétons et les cyclistes»



La zone de rencontre permet à tous les usagers d'utiliser l'ensemble de la surface de la route. Les piétons y ont la priorité par rapport aux véhicules.



Mesures d'accompagnement

Cases de stationnement alternées

L'une des mesures les plus simples et les plus efficaces est d'aménager des cases de stationnement alternées. Le trafic est ainsi modéré et les riverains disposent d'emplacements pour y garer leurs véhicules.



Marquage «Priorité de droite» dans les zones 30

Ce marquage permet de clarifier les rapports de priorité à une intersection à visibilité réduite.



Marquage «Enfants»

Un tel marquage au sol s'avère utile pour obtenir un plus haut degré de vigilance à proximité des écoles.



Mise en évidence de la vitesse maximale dans les zones 30 et les zones de rencontre

Ce marquage au sol (limite 30, limite 20) rappelle la vitesse maximale autorisée à l'intérieur de la zone.



Vous trouverez à la page 28 toute une série de mesures de modération du trafic qu'il est possible de prendre sans abaisser la vitesse maximale.

Dans la plupart des cas, la mise en place de signaux ne suffit pas pour atteindre l'objectif visé, en particulier lorsqu'il s'agit de limitations de vitesse. D'où l'utilité des mesures d'accompagnement. L'ampleur de ces mesures supplémentaires peut être reconnue progressivement et définie sur la base des contrôles à posteriori (voir page 24) prévus lors de l'aménagement de zones 30 et de zones de rencontre.

Mis à part les mesures contraignantes prescrites en matière de technique de circulation et d'aménagement (voir page 20), les cantons et les communes peuvent choisir, dans le vaste éventail de mesures d'accompagnement prévues dans les normes, celles qui sont le mieux adaptées à la situation. Il est en outre important que les routes puissent être empruntées par tous les véhicules qui y sont autorisés (service du feu, camions à ordures, bus, etc.).

Vous trouverez des possibilités d'explicitier et de mieux appliquer les mesures de circulation signalisées entre autres dans

- les normes VSS SN 640 211 à 213 (source: voir appendice page 30)
- les instructions de l'OFROU du 19 mars 2002 concernant les marques particulières sur la chaussée et la norme complémentaire VSS SN 640 851



Décrochements verticaux

Les rehaussements ponctuels de la chaussée ralentissent la circulation des véhicules et améliorent la sécurité des usagers non motorisés traversant la chaussée.

Décrochements horizontaux

En décalant l'axe de la chaussée, il est possible de subdiviser l'espace routier en sections optiquement délimitées. L'attention du conducteur est ainsi stimulée.

Rétrécissements latéraux

Une réduction locale de la largeur de la chaussée apporte plus de sécurité aux piétons et aux cyclistes. En outre, cela permet d'avoir plus d'espace routier à disposition pour d'autres usages.

Les communes doivent pouvoir aménager leurs routes et leurs places le plus librement possible. Les normes sont là pour fixer des limites et empêcher l'apparition de nouvelles sources de danger.



Objectifs atteints?

Un contrôle doit être effectué au plus tard une année après la mise en place d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre pour vérifier si les objectifs visés ont été atteints.

Les contrôles d'efficacité effectués après la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre contiennent toujours une dimension quantitative et une dimension qualitative. L'observation du comportement général des usagers de la route est tout aussi importante que les mesures de vitesse.

Là où une zone de rencontre vient d'être ouverte à la circulation, il faut du temps jusqu'à ce que les nouveaux droits soient apprivoisés et les nouvelles règles respectées. Plus la zone de rencontre est utilisée intensément par les piétons, plus il faut observer comment les conducteurs des véhicules adaptent leur vitesse aux circonstances et, ce faisant, respectent la limite prescrite.

Le contrôle se concentre sur les questions suivantes:

- A-t-il été possible de parvenir au niveau de vitesse signalé ainsi qu'à la pondération plus forte de l'usage résidentiel et commercial par rapport à la fonction de circulation?
- Les règles en vigueur (par ex. le droit de priorité des piétons dans la zone de rencontre) sont-elles respectées?
- Les déficits en matière de sécurité ont-ils été supprimés et les sources potentielles d'accident désamorcées?

Si les objectifs n'ont pas (encore) été atteints, il y a lieu de recourir à d'autres éléments de l'éventail des mesures d'accompagnement disponibles.





Zone piétonne

Cette mesure permet de modérer le trafic de manière optimale sur des routes secondaires. Les zones piétonnes peuvent être mises en place sans expertise particulière et sans contrôle à posteriori.

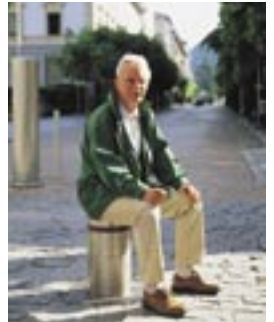
Le trafic motorisé n'est autorisé qu'exceptionnellement et doit être limité dans le temps. Les dérogations ne doivent être accordées que de manière très restrictive et ne doivent pas être incompatibles avec la signification de la zone (par ex. pour les riverains ou pour la livraison de marchandises). Les véhicules sont tenus d'y circuler à l'allure du pas et les piétons y ont toujours la priorité. Le parcage n'est autorisé qu'aux endroits spécialement prévus à cet effet et signalés comme tels.

Même le trafic cycliste n'y est autorisé qu'à titre exceptionnel et en présence d'une signalisation spéciale. Les vélos peu-

vent toutefois être garés partout, en conformité aux prescriptions généralement applicables au parcage.

A l'intérieur des zones piétonnes, il faut en principe renoncer à tout signal et marquage, sauf pour ce qui est des véhicules à l'arrêt.

Il est inutile de prendre des mesures techniques et architectoniques particulières à l'intérieur de la zone. A la vue de la seule signalisation placée à l'entrée de la zone, le conducteur de véhicule exceptionnellement autorisé à y pénétrer doit lui-même prendre conscience du fait qu'il doit entièrement se soumettre à la priorité des piétons.



«Les zones piétonnes sont bien acceptées»

«Au centre de Bellinzone, une zone piétonne a pu être aménagée à l'initiative d'un membre du conseil communal. Sur la Piazza Nosetto, un noyer a aujourd'hui remplacé l'un des premiers feux de signalisation du canton. La population a bien réagi face à cette innovation et une solution a pu être trouvée avec les commerçants pour la livraison des marchandises. Actuellement, la discussion porte encore sur le réaménagement ou non d'un arrêt pour les transports publics dans cette zone. Il faut parfois un certain temps pour que tous les facteurs concordent. Mais lorsque c'est le cas, il s'agit réellement d'une mise en valeur d'un centre-ville.»

Marco Sailer,
administration cantonale
du canton du Tessin



Différents aspects de zones piétonnes

Les zones piétonnes se trouvent souvent à proximité immédiate du centre historique d'une ville. Elles peuvent également s'avérer être une bonne solution dans les zones marchandes, tant pour les consommateurs que pour les commerçants.

Dans la zone piétonne, l'ensemble de la surface routière est réservé aux piétons. Cette zone se prête particulièrement bien aux jeux et à l'utilisation d'engins assimilés à des véhicules. Le trafic motorisé n'y est autorisé qu'exceptionnellement et sous une forme réduite.

Autres mesures visant à modérer le trafic

Outre les mesures citées jusqu'à présent et spécialement destinées à modérer le trafic à l'aide de limitations de vitesse, le droit de la circulation routière prévoit d'autres possibilités ayant un effet modérateur sur le trafic, comme par exemple des interdictions totales et partielles de circuler, limitées dans le temps ou non, des restrictions de parcage ou des carrefours à sens giratoire.

Interdictions de circuler

Elles peuvent être ordonnées pour des raisons de sécurité ou pour protéger la population d'un quartier, pour autant qu'elles soient signalées sur une plaque complémentaire précisant les limitations dans le temps ou les exceptions pour les riverains. Cette mesure peut par exemple s'avérer utile lorsqu'un quartier est incommodé par le trafic de transit, le trafic poids lourd empruntant les étroites routes de quartier comme raccourci ou les nuisances sonores nocturnes liées à la circulation. La situation de la route dans le réseau routier doit à cet égard être prise en considération de manière appropriée. Afin d'empêcher le transfert du trafic et de toutes ses nuisances vers d'autres quartiers, il faut également prendre en compte les aspects de la planification routière globale et la proportionnalité des mesures.



Interdiction de circuler avec autorisation pour les riverains

Interdiction de circuler avec autorisation pour les livraisons

Interdiction de circuler avec limitation dans le temps

Restrictions de stationnement

Les emplacements de parcage non exploités attirent souvent du trafic (avant tout pendulaire) étranger à la localité et au quartier. Cette situation conduit d'une part à une diminution des espaces réservés au stationnement et d'autre part à une dégradation de la qualité de l'habitat. L'instauration de zones bleues et d'aires prévues pour le stationnement payant ou à durée limitée permet de réduire efficacement le trafic pendulaire et d'améliorer sensiblement la qualité de l'habitat dans les quartiers. La réglementation communale prévoit la possibilité, pour les riverains, de parquer leur véhicule sur ces places sans limitation de temps.



Parcage contre paiement



Parcage avec disque de stationnement

Les restrictions de stationnement permettent de limiter considérablement le trafic pendulaire et sont un moyen efficace de rendre sa tranquillité à un quartier.

Bases juridiques

1. **Loi fédérale sur la circulation routière** du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01)
www.admin.ch/ch/f/rs/7/741.01.fr.pdf
 - Art. 3, compétence des cantons et des communes
 - Art. 32, al. 3, expertise lors de mesures de limitation des vitesses
2. **Ordonnance** du 5 septembre 1979 **sur la signalisation routière** (OSR; RS 741.21)
www.admin.ch/ch/f/rs/7/741.21.fr.pdf
 - Art. 2a, signalisation par zones
 - Art. 18, interdictions générales de circuler
 - Art. 19, interdictions partielles de circuler, interdiction aux piétons de circuler
 - Art. 22a, zone 30
 - Art. 22b, zone de rencontre
 - Art. 22c, zone piétonne
 - Art. 48, restrictions de parcage
 - Art. 72, al. 3, marques particulières
 - Art. 107, al. 5, principe de la proportionnalité
 - Art. 108, al. 4, expertise lors de mesures de limitation de vitesse
 - Art. 108, al. 5, let. e, vitesse maximale dans les zones 30 et de rencontre
 - Art. 108, al. 6, compétence du DETEC en matière de réglementation des détails
3. Ordonnance du 25 avril 1990 concernant **les contributions aux frais des mesures nécessitées par le trafic routier et prises en vertu de l'ordonnance sur la protection de l'air** (RS 725.116.244)
www.admin.ch/ch/f/rs/7/725.116.244.fr.pdf
4. Ordonnance du DETEC du 28 septembre 2001 sur **les zones 30 et les zones de rencontre** (RS 741.213.3)
www.admin.ch/ch/f/rs/7/741.213.3.fr.pdf
5. Instructions du DETEC du 19 mars 2002 concernant **les marques particulières sur la chaussée**
www.astra.admin.ch/html/fr/downloads
6. **Normes VSS** (Association suisse des professionnels de la route et des transports, Seefeldstrasse 9, 8008 Zurich; info@vss.ch) importantes en termes de modération du trafic

à caractère obligatoire, dans le sens d'instructions du DETEC:
 - SN 640 241 Passages pour piétons
 - SN 640 851 Marques particulières recommandées:
 - SN 640 211 Conception de l'espace routier; bases
 - SN 640 212 Conception de l'espace routier; éléments d'aménagement
 - SN 640 213 Conception de l'espace routier; éléments de modération du trafic

Ce que doit contenir une expertise

L'aménagement de zones 30 et de zones de rencontre a été simplifié en 2002 grâce à la modification de la législation fédérale. Un bref rapport accompagné des plans nécessaires suffit désormais pour engager la procédure d'autorisation. L'expertise contient essentiellement les points suivants:

- Situation réelle
 - Hiérarchie des routes dans la commune
 - Déficiences en termes de sécurité dans les zones concernées
 - Accidents survenus dans les zones concernées
 - Indications sur le niveau actuel des vitesses (V_{50} et V_{85}) dans les zones concernées
 - Attentes en termes d'affectation des routes et des places concernées
 - Plans synoptiques
- Délimitation des objectifs et conditions-cadre
 - Diminution de la vitesse pour améliorer la sécurité routière ainsi que la qualité de vie et d'habitat
 - Protection plus efficace des usagers non motorisés
 - Pondération plus forte de l'usage résidentiel et commercial par rapport à la fonction routière
- Mesures et effets (documentés par des plans et des extraits de plans)
 - Mesures au profit de la sécurité routière
 - Mesures au profit de la qualité de vie et d'habitat
 - Mesures au profit du commerce local
 - Effets
- Conclusions

Vos interlocuteurs

Confédération

OFROU, Office fédéral des routes, 3003 Berne,
Division Circulation routière
■ Domaine Règles de la circulation
■ Domaine Locomotion douce
info@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Cantons

AG Baudepartement des Kantons Aargau,
Unterabteilung Verkehrs- und Elektrotechnik,
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
hans.stadler@ag.ch

AI Kantonspolizei Appenzel Innerrhoden,
Verkehrspolizei,
Unteres Ziel 20, 9050 Appenzel
albert.ulmann@kapo.ai.ch

AR Kantonspolizei Appenzel Ausserrhoden,
Verkehrs- und Einsatzpolizei,
Haus 5a, 9043 Trogen
kurt.lutz@kapo.ar.ch

BE Office de la circulation routière et
de la navigation, Consultation technique,
Schermenweg 5, 3001 Berne
beat.schweizer@pom.be.ch

BL Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung
Verkehrssicherheit, Brühlstrasse 43, 4415 Lausen
hanspeter.roth@pol.bl.ch

BS Hochbau- und Planungsamt Kanton Basel-
Stadt, Hauptabteilung Planung,
Rittergasse 4, Postfach, 4001 Basel
barbara.auer@bs.ch

FR Service des ponts et chaussées,
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg
guzzinatil@fr.ch

GE Office des transports et de la circulation,
Rue du Stand 20, 1204 Genève
otc.secretariat@etat.ge.ch

GL Kantonspolizei Glarus, Verkehrstechnischer
Dienst, Spielhof 12, 8750 Glarus
anton.landolt@gl.ch

GR Kantonspolizei Graubünden, Verkehrs-
technik, Ringstrasse 2, 7000 Chur
guido.simeon@kapo.gr.ch

JU Service des Ponts et Chaussées,
Rue St-Maurice 7b, 2800 Delémont 1
hubert.kottelat@jura.ch

LU Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons
Luzern, Verkehrstechnik,
Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens
ruedi.zobrist@lu.ch

NE Service des ponts et chaussées, Bureau de
signalisation et circulation, rue Pourtalès 13,
Case postale 2856, 2001 Neuchâtel
patrice.blanc@ne.ch

NW Verkehrs- und Sicherheitspolizei,
Kreuzstrasse 1, 6371 Stans
othmar.achermann@nw.ch

OW Kantonspolizei Obwalden, Verkehrs- und
Sicherheitspolizei, Postfach 1561, 6061 Sarnen
urban.ming@ow.ch

SH Tiefbauamt des Kantons Schaffhausen,
Abteilung Strassen,
Rosengasse 8, 8200 Schaffhausen
marcel.steinemann@ktsh.ch

SG Kantonspolizei St. Gallen, Verkehrstechnik,
Klosterhof 12, 9001 St. Gallen
sepp.hutter@kaposg.ch

SO Abteilung Verkehrsmassnahmen,
Ambassadorshof, 4509 Solothurn
rolf.ziegler@ddi.so.ch

SZ Tiefbauamt des Kantons Schwyz,
Stab Kantonsingenieur, Bahnhofstrasse 9,
Postfach 1251, 6431 Schwyz
elmar.schnellmann@sz.ch

TG Tiefbauamt des Kantons Thurgau,
Planung und Verkehr, Verwaltungsgebäude,
Promenade, 8510 Frauenfeld
peter.staub@kttg.ch

TI Divisione delle costruzioni,
Via Ghiringhelli 19, 6502 Bellinzona
michele.raggi@ti.ch

UR Amt für Tiefbau, Stab Kantonsingenieur,
Verkehrswesen, Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf
beat.planzer@ur.ch

VD Service des routes, Division trafic et Service
de l'aménagement du territoire,
Avenue de l'Université 3, 1014 Lausanne
franz.gerber@sr.vd.ch

VS Kantonale Kommission für Strassensignalisa-
tion / Commission cantonale de Signalisation
Routière, Rue des Iles, Les Ronquoz, 1951 Sion
freddy.aymon@admin.vs.ch

ZG Zuger Polizei, Dienstleistungszentrum
Verkehr, Verkehrstechnik, An der Aa 4, 6300 Zug
hansruedi.gadient@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische
Abteilung, Postfach, 8021 Zürich
weis@kapo.zh.ch

Organisations professionnelles, associations de transport et hautes écoles

ACS Automobile Club de Suisse,
Wasserwerkstrasse 39, Case postale,
3000 Berne 13
acszv@acs.ch
www.acs.ch

bpa Bureau suisse de prévention des accidents,
Laupenstrasse 11, Case postale 8236,
3001 Berne
info@bfu.ch
www.bpa.ch

EPFL Ecole polytechnique fédérale de Lausanne,
Laboratoire dynamiques territoriales,
1015 Lausanne
dominique.vondermuehl@epfl.ch
<http://ladyt.epfl.ch>

EPF Ecole polytechnique fédérale de Zurich,
Institut de planification et de technique des
transports IVT, EPF Hönggerberg, 8093 Zurich
sekretariat@ivt.baug.ethz.ch
www.ivt.baug.ethz.ch

Association suisse des piétons,
Le Vieux Logis, 2322 Le Crêt-du-Loche
info@mobilitepietonne.ch
www.mobilitepietonne.ch

Communauté d'intérêt Vélo Suisse,
Bollwerk 35, Case postale 6711, 3001 Berne
info@igvelo.ch
www.igvelo.ch

SVK Conférence vélo suisse,
Rothstrasse 5, 8057 Zurich
info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch (en préparation)

TCS Touring Club Suisse,
Sécurité routière, Aménagement des routes,
Chemin de Blandonnet 4, Case postale 820,
1214 Vernier
sro@tcs.ch
www.tcs.ch

ATE Association Transports et Environnement,
Aarberggasse 61, Case postale, 3000 Berne 2
consulting@ate.ch
www.vcs-ate.ch

Autres sources d'information



30 km/h dans les quartiers résidentiels

Un aide-mémoire bref et précis dont l'objectif est de montrer aux planificateurs et aux autorités comment les ordonnances révisées et simplifiées du 1^{er} janvier 2002 peuvent être mises en pratique. Vous trouverez cette brochure à l'adresse suivante: http://shop.bfu.ch/pdf/683_43.pdf ou auprès du bpa, Laupenstrasse 11, Case postale, 3001 Berne, tél. 031 390 22 22, fax 031 390 22 30



Introduire les zones de rencontre et les zones 30: un jeu d'enfant

Le Fonds de sécurité routière (FSR) a préparé une documentation portant sur la démarche à adopter pour réaliser des zones à vitesse limitée, ceci en collaboration avec l'Association Transports et Environnement (ATE). www.zone30.ch
Les différentes brochures d'information sont disponibles sous forme de fichiers PDF.



Sécurité dans les quartiers

Une documentation complète consacrée aux possibilités pour améliorer la sécurité sur les routes de quartier. Le numéro de cet article est le A13.541.600.2. Vous pouvez vous le procurer auprès du Touring Club Suisse (TCS), Chemin de Blandonnet 4, Case postale 820, 1214 Vernier/Genève, tél. 022 417 27 27, fax 022 417 20 20

Adresse bibliographique

Editeur:
Office fédéral des routes (OFROU)
©2003, OFROU, Berne
www.astra.admin.ch

Contenu:
Elaboré par un groupe de travail interne à l'OFROU placé sous la direction de Peter Friedli, Règles de la circulation.

Conception:
Bruckert/Wüthrich, Olten

Rédaction:
Aebi, Schlup & Partner SA, Granges (SO)

Traduction:
Jérôme Benoit, Berne

Illustrations:
Toutes les photos sans annotation ont été prises par Markus Senn, Evillard

Commande:
OFCL
Publications
CH-3003 Berne
[www.
publicationsfederale.ch](http://www.publicationsfederale.ch)

Numéros de commande:
Allemand 308.954.d
Français 308.954.f
Italien 308.954.i

Téléchargement:
www.astra.admin.ch

08.03 1500 96334

Commande du rapport d'experts «Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich»:
Service de documentation OFROU, 3003 Berne



Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade
Uffizi federal da vias

Circuler librement Etre respecté Faire (re)vivre les localités

Modérer le trafic