

Office des ponts et chaussées  
Reiterstrasse 11  
3011 Berne  
Téléphone 031 633 35 11  
Fax 031 633 35 80  
info.tba@bve.be.ch  
www.tba.bve.be.ch

Le 8 août 2014

**Pour tout renseignement :**

Beat Schweizer  
Téléphone 031 633 35 89  
beat.schweizer@bve.be.ch

**Destinataires :**

- Communes municipales et communes mixtes
- Préfectures
- Divers abonnés

---

**Information**

---

**Zones 30**



**Direction des travaux publics,  
des transports et de l'énergie  
du canton de Berne**

Office des ponts et chaussées  
Reiterstrasse 11  
3011 Berne  
Téléphone 031 633 35 11  
Fax 031 633 35 80  
info.tba@bve.be.ch  
www.tba.bve.be.ch

**Pour tout renseignement :**

Beat Schweizer  
Téléphone 031 633 35 89  
beat.schweizer@bve.be.ch

---

**Information « Zones 30 »**

Madame, Monsieur,

Par l'ISCB ci-jointe, nous vous faisons parvenir une nouvelle information au sujet des zones 30. Ce document, qui remplace l'aide de travail interne de l'Office cantonal des ponts et chaussées du 6 avril 2011, vous guidera dans la planification de nouvelles zones 30 ainsi que dans le contrôle de celles déjà instaurées dans votre commune le cas échéant.

Nous attirons en particulier votre attention sur les points suivants :

**1. Passages pour piétons**

L'objectif des zones 30 est d'améliorer la qualité de l'habitat et du cadre de vie dans les quartiers où elles sont aménagées. Une zone 30 dont la mise en place a été mûrement réfléchie permet non seulement d'améliorer la sécurité, de modérer globalement la circulation et d'instaurer un respect mutuel entre les usagers de la route grâce au faible niveau de vitesse, mais elle offre aussi la possibilité aux piétons de traverser la chaussée là où ils le souhaitent. La présence de passages pour piétons en zone 30 annule ces avantages : les émissions sonores sont accrues par l'arrêt et le redémarrage des véhicules, le respect particulier entre tous les usagers de la route n'a plus cours en raison de la priorité donnée aux piétons, et ces derniers se voient contraints de traverser la chaussée en un point précis s'ils se trouvent à moins de 50 mètres d'un passage aménagé. Tels sont les motifs qui ont conduit les législateurs, dans l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, à interdire en principe les passages pour piétons en zones 30.

A titre d'exception, si des spécificités locales l'exigent, il est possible d'intégrer des tronçons de routes principales en zone 30. Cette catégorie de routes étant cependant régie par des prescriptions légales distinctes (p. ex. priorité sur tous les débouchés de routes), l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'y applique pas.

**2. Contrôles de vitesse de la police cantonale**

La police cantonale n'effectue des contrôles de vitesse répressifs en zones 30 que lorsque les vérifications prévues par la loi ont prouvé que le niveau de vitesse  $V_{85}$  de 38 km/h n'y était pas dépassé et que le tronçon de route concerné correspondait au plan de zones approuvé.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations les meilleures.

*Stefan Studer*

Ingénieur en chef cantonal

Annexe :

- Information « Zones 30 » du 8 août 2014

### Types de routes

Une zone 30 peut être aménagée sur n'importe quelle route. A titre exceptionnel et pour répondre à des spécificités locales, une telle zone peut même être réalisée sur un tronçon de route principale ou inclure une route secondaire à fort trafic, si les exigences légales pour l'abaissement à 30 km/h de la limite de vitesse autorisée selon l'article 108 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; SR 741.21) sont remplies.

### Domaines d'application

Une zone 30 peut être instaurée dans des secteurs formant un ensemble délimité et présentant des routes à l'apparence aussi unifiée que possible.

### Etendue des zones

Chercher à planifier et à projeter des zones 30 sur toutes les routes des quartiers d'habitation d'une localité au lieu de les prévoir pour chaque quartier isolément présente bien des avantages :

- Toutes les routes ayant la même apparence sont traitées de la même façon. Cela permet de prendre en compte toutes les demandes des habitants de la même manière.
- Lorsque des zones 30 sont instaurées dans l'ensemble de la localité, la limitation de vitesse à 30 km/h est mieux respectée, même lorsque les aménagements spécifiques sont moins nombreux. Cela fait donc baisser les frais de réalisation.

### Mesures relevant du droit de la circulation routière

- Dans les zones 30, hormis sur les routes principales qui les traversent, la priorité de droite s'applique systématiquement. Les éventuelles autres règles de priorités doivent être supprimées et il est nécessaire d'améliorer la visibilité lorsque celle-ci est insuffisante (p. ex. au niveau des routes avec panneau Stop). Une tolérance est admise lorsque cette amélioration de la visibilité est impossible (p. ex. parce qu'elle est entravée par la présence d'un mur de soutènement ou par une façade d'immeuble). Il conviendra, autant que faire se peut, de supprimer les trottoirs traversants. Même s'ils améliorent le confort des piétons et, lorsqu'ils sont bien intégrés et/ou aménagés, la sécurité de ces derniers, cet avantage est contrebalancé par la tendance (allant à l'encontre de l'objectif des zones 30) à accélérer qu'ont alors les conducteurs se trouvant sur la chaussée parallèle du fait qu'ils ont la priorité. Zones 30 et trottoirs traversants ne sont pas conciliables.
- Un bon moyen de ralentir le trafic est d'aménager des cases de stationnement. Si l'on peut s'attendre à ce que celles-ci ne soient pas occupées en permanence, on délimitera la première et la dernière case par des aménagements.
- On peut signaler le caractère spécifique de la zone (voir norme VSS 640 851) par un marquage.

Il est possible d'apposer un revêtement de couleur sur la chaussée. Ce marquage au sol peut ainsi permettre d'adapter l'aspect visuel de la voie publique à l'affectation de la route. Il faut cependant veiller impérativement à ce que les aménagements correspondants ne soient pas confondus avec les marquages officiels, car les usagers de la route pourraient mal interpréter les indications et être induits en erreur. La norme VSS SN 640 214 et le guide de l'OPC intitulé « Aménagement de surfaces routières colorées ASRC » (ISCB n° 7/761.151/4.2) définissent les conditions générales ainsi que les formes de surfaces et couleurs utilisables.

L'expérience a montré que les aménagements sur toute la largeur de la chaussée ne constituaient pas une option à envisager. Certains revêtements accroissent en effet les nuisances sonores, et d'autres peuvent s'avérer glissants pour les véhicules ou les piétons lorsque la chaussée est mouillée. Sans oublier l'entretien particulier que requièrent de telles surfaces : en général, il n'est pas possible de réappliquer le matériau coloré au niveau des rigoles qui apparaissent en relativement peu de temps (3 à 4 ans), il faut décaper, réaplanir et refaire toute la surface. Les coûts générés sont par conséquent élevés et le revêtement s'abîme plus facilement. C'est pourquoi nous déconseillons d'appliquer un revêtement coloré sur des surfaces entières.

En ce qui concerne le choix du matériau pour les aménagements de surfaces routières colorées (ASRC), il faut de manière générale tenir compte du fait que le matériau le moins onéreux communément employé jusqu'ici, le marquage structuré, ne peut être appliqué qu'en plusieurs bandes de 50 cm de large au maximum. Il est en effet pratiquement impossible de le poser en bandes bord à bord sans créer de différences de niveaux.

### Mesures d'accompagnement

Il est possible de limiter les mesures de signalisation d'une zone 30 à la réalisation dans l'espace routier d'aménagements contrastés (effet de porte) indiquant clairement la limite entre les zones (début et fin). La signalisation doit informer les automobilistes du changement de limite de vitesse et les forcer à lever le pied. Les autorités sont libres de choisir les moyens de signalement.

## Passages pour piétons

Conformément aux prescriptions fédérales en vigueur, les passages pour piétons ne sont en principe pas admis dans les zones 30. En effet, seule l'absence de passages pour piétons peut donner aux piétons le droit de traverser la chaussée où ils le souhaitent. Les véhicules conservent cependant la priorité. Il n'est possible d'aménager des passages pour piétons que là où des nécessités spécifiques rendent plus pertinente la priorité aux piétons, par exemple aux abords des écoles où les flux piétonniers sont canalisés. Mais même dans ce cas de figure, il faut dans un premier temps s'efforcer de sécuriser la traversée au moyen d'autres types d'aménagements.

Pour examiner la question de savoir si, à un emplacement donné d'une zone 30, un passage pour piétons doit être réalisé ou laissé en place, il convient de tenir compte des points suivants :

- Dans les zones 30, le besoin pour les piétons de pouvoir traverser la chaussée n'importe où – par exemple pour se rendre le plus directement possible d'un magasin A à un magasin B – est très important. Or, si un passage est aménagé, ils sont obligés de l'emprunter s'il se trouve à moins de 50 mètres, ce qui réduit sensiblement leur confort de déplacement.
- Les zones 30 des quartiers résidentiels améliorent la sécurité, la qualité d'habitat et de vie et favorisent la coexistence des usagers de la route ainsi que leur respect mutuel. Les passages pour piétons constituent quant à eux des aménagements davantage favorables à la circulation qu'à l'habitat, qui vont à l'encontre de l'esprit de la loi en restreignant la liberté de déplacement et le respect mutuel recherchés dans les zones 30 (les piétons sont contraints de les emprunter, les conducteurs n'ont plus la priorité).
- L'expérience l'a montré : il est faux de penser que les passages pour piétons garantissent une traversée de la chaussée en toute sécurité. Il s'agit uniquement de marquages au sol signifiant d'un point de vue juridique qu'à cet emplacement, la priorité des conducteurs sur la chaussée est cédée aux piétons qui traversent. Rien de plus ! Lorsqu'il est impératif de protéger efficacement les piétons, des aménagements visant à réduire la vitesse ou la largeur de la chaussée (par exemple des îlots de sécurité) sont indispensables.

Lorsqu'à un emplacement particulier, il est indispensable d'aménager un passage pour piétons et qu'aucune autre solution n'est réalisable ou ne peut être qualifiée de « proportionnelle », cet aménagement sera admis si toutes les conditions mentionnées dans la norme VSS SN 640 241 sont remplies.

## Contrôles

Un contrôle doit obligatoirement être effectué au plus tard un an après l'instauration d'une nouvelle zone ou après un changement apporté à une zone existante. Ce contrôle portera sur la vitesse effective des véhicules, les éventuels accidents survenus et l'acceptation par les habitants directement concernés. Les résultats devront être transmis à l'OPC. S'agissant du premier point, l'objectif est une vitesse maximale inférieure à 38 km/h pour 85 pour cent des véhicules. Si le but n'est pas atteint ou seulement en partie, des mesures complémentaires devront être prises, dans la mesure du possible immédiatement et au plus tard dans un délai d'un an.

## Contrôles de vitesse de la police cantonale

Pour ses contrôles de vitesse, la police cantonale de Berne s'appuie sur un principe éprouvé : les contrôles ne peuvent être révélateurs et efficaces sur le long terme que lorsque l'aménagement de la voie publique garantit que le niveau de vitesse prescrit de 30 km/h est ressenti comme « normal » par les conducteurs. C'est pourquoi elle ne réalise des contrôles de vitesse répressifs en zones 30 que lorsque l'OPC a confirmé que ces zones avaient les effets escomptés. La condition pour cela est que le niveau de vitesse  $V_{85}$  de 38 km/h ne soit pas dépassé et que le tronçon de route en question corresponde au plan de situation approuvé par l'OPC (seuls les éléments approuvés et tous les éléments prévus ont été réalisés).



## Expertise

L'expertise requise par les articles 32, alinéa 3 LCR et 108, alinéa 4 OSR doit adopter la forme d'un rapport incluant les points suivants :

- indications claires sur le respect des dispositions de l'article 108, alinéa 2, lettres a à d OSR : remplies, non remplies ou non applicables à la situation. Une des conditions au moins doit être remplie ;
- description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre ;
- plan d'ensemble indiquant la hiérarchie – définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire – des routes de la localité ou de la partie de localité concernée ;
- évaluation des déficits actuels ou à prévoir sur le plan de la sécurité, et proposition de solutions ;

- mesures de vitesse des véhicules ( $V_{50}$  et  $V_{85}$ ). Des résultats significatifs peuvent être obtenus grâce à une installation stationnaire effectuant des mesures durant une semaine entière. Une installation mobile permettant d'enregistrer des données convient aussi, mais elle doit enregistrer au moins 100 véhicules dans chaque sens circulant sans entrave ;
- calcul du TJM (trafic journalier moyen) ;
- indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris attentes en termes d'affectation ;
- considérations sur les effets possibles des mesures projetées sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, et propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs ;
- liste et description des mesures nécessaires pour réaliser les objectifs visés, classées par phases de mise en œuvre avec indication de la date de réalisation la plus proche possible ;
- plans détaillés des mesures de construction et/ou d'aménagement.

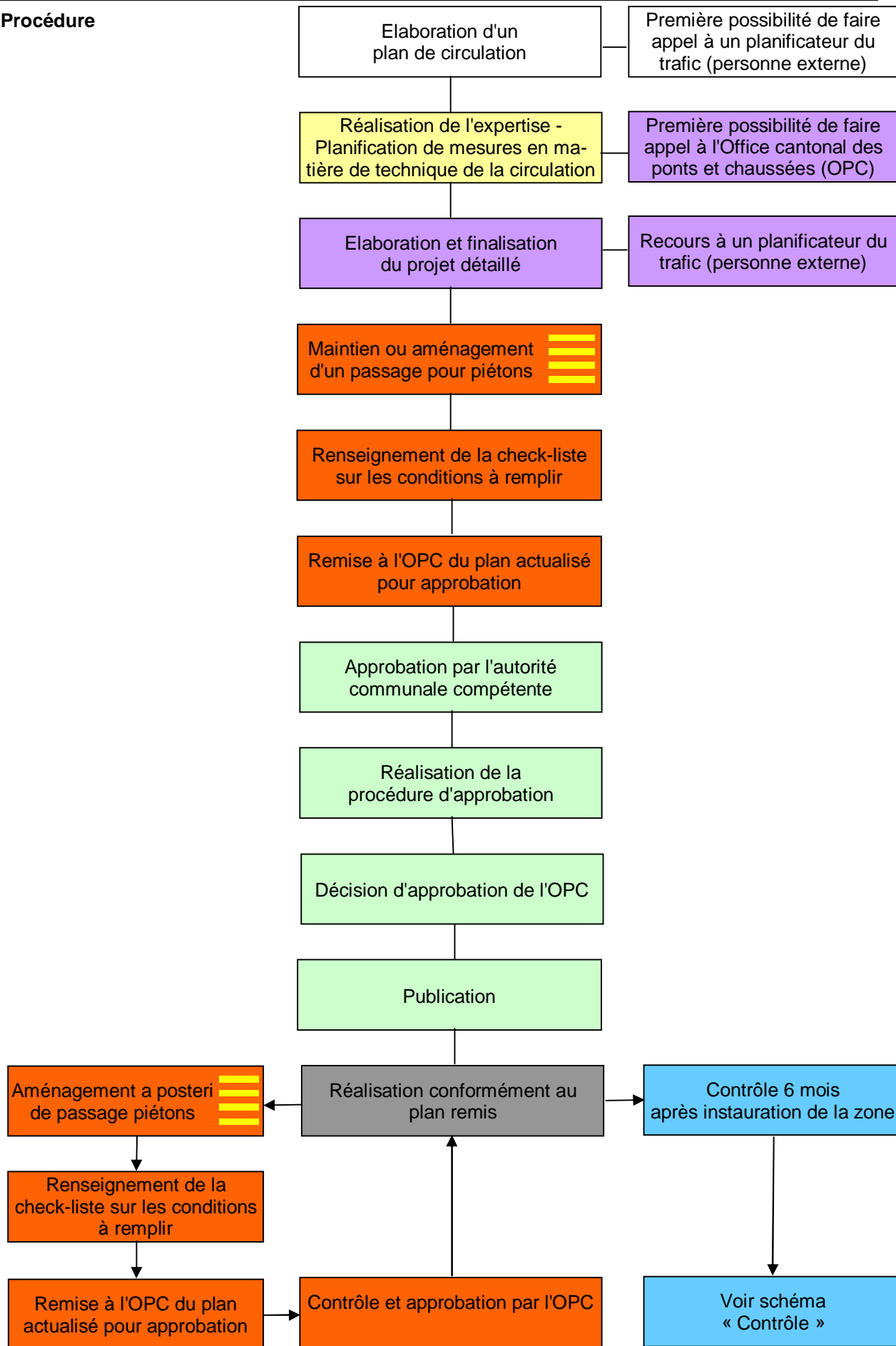
### Signalisation

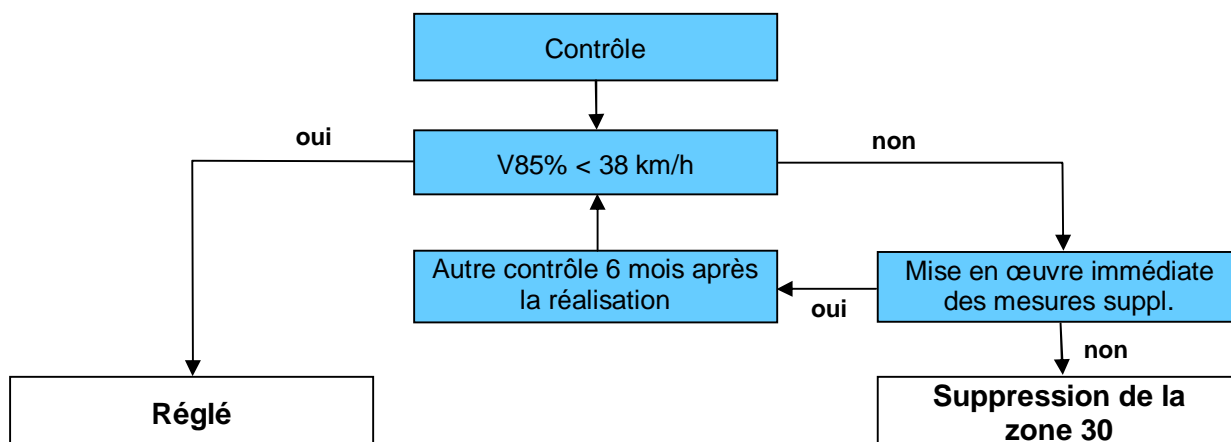
- Signalisation de zone 30  (2.59.1)
- Signalisation de fin de zone 30  (2.59.2)

### Marquages

Les marquages qui guident le trafic sont caractéristiques des voies de circulation, c'est pourquoi ils doivent être évités ou supprimés dans les zones 30. Seules les marquages indispensables sont recommandés (cases de stationnement, lignes de rabattement, surfaces interdites au trafic, etc.).

Procédure





### Légende des schémas

- Après la réalisation de l'expertise, les autorités communales compétentes déposent auprès de l'OPC une demande de réalisation d'une zone 30, en annexant l'expertise et un plan de situation présentant les mesures de construction et les mesures relevant du droit de la circulation routière prévues.
- Une séance est éventuellement convoquée pour que les représentants de la commune et de l'OPC clarifient questions et détails (faisabilité, exigences, etc.). Selon l'avancement du projet, une autre mesure d'accompagnement de l'OPC peut être nécessaire.
- Le mandant, le chef de projet et l'OPC finalisent le projet.
- L'OPC approuve le projet en se basant sur les plans de réalisation et la date précise de remise des résultats du premier contrôle.
- Publication : **obligatoire** dans le journal du district, **recommandée** dans la Feuille officielle du Jura bernois. Dans les cas suivants, les mesures en matière de circulation routière sur les routes communales doivent de toute façon être publiées dans la Feuille officielle du Jura bernois, pour satisfaire au droit d'être entendu : mesures sur des routes de grande importance empruntées par exemple surtout comme routes de transit principalement par des usagers qui ne sont pas de la région, ou mesures en matière de circulation de portée suprarégionale.
- Les autorités communales compétentes doivent remettre les résultats à l'OPC dans les délais, sans rappel de ce dernier. Dans le canton de Berne, l'usage est de les remettre sous 6 mois.
- Selon les résultats du contrôle, des retouches / changements doivent être réalisés, et un contrôle ultérieur doit être fait dans les délais.
- Si, à l'occasion de la réalisation d'une zone 30, un passage pour piétons existant est maintenu ou un nouveau passage pour piétons est aménagé, il faut s'assurer à l'aide de la check-liste de la norme VSS SN 640 241 que les conditions de la présence de cet aménagement sont cumulativement remplies.  
Il en va de même lorsqu'un nouveau passage pour piétons doit être aménagé après l'instauration de la zone 30. Dans ce cas, le plan initialement joint à la demande de zone 30 doit être actualisé et de nouveau remis pour approbation à l'OPC, accompagné de la check-liste complétée. Si les conditions sont remplies, le plan actualisé est approuvé.

### Normes

- VSS SN 640 211 *Conception de l'espace routier, Eléments d'aménagement*
- VSS SN 640 241 *Circulation piétonne, Passages pour piétons*
- VSS SN 640 851 *Marques particulières, Domaines d'application, formes et dimensions*

## Modèle de publication portant sur une zone 30 approuvée par l'OPC

[Autorité communale compétente] de .... arrête, sur la base de l'article 3, alinéa 2 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière et de l'article 44, alinéas 1 et 2 de l'ordonnance cantonale du 29 octobre 2008 sur les routes, avec l'approbation de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne, la ou les restriction(s) de circulation suivante(s) :

### Zone 30

[Nom de la route A] à [Nom de la localité], tronçon entre le débouché dans la [Nom de la route B], et l'accès au [bien-fonds n° 15].

Un recours administratif au sens de l'article 63, alinéa 1, lettre a de la loi sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA) peut être formé contre cette ou ces décision(s). Il doit être déposé par écrit auprès du préfet de l'arrondissement administratif de.... dans les 30 jours suivant la publication. Le recours doit être formulé en français, contenir les conclusions, les motifs, l'indication des faits et des moyens de preuve et être signé par la personne qui recourt.

La présente décision entre en vigueur après la mise en place des signaux.

[Autorité communale], le...

**A noter :** Par « OPC », il faut entendre l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent.

### Services compétents

Arrondissement  
d'ingénieur en chef I  
Schlossberg 20  
Case postale  
3601 Thoune  
Tél. 033 / 225 10 60

Arrondissement  
d'ingénieur en chef II  
Schermenweg 11  
Case postale  
3001 Berne  
Tél. 031 / 634 23 40

Arrondissement  
d'ingénieur en chef III  
Rue de Contrôle 20  
Case postale 941  
2501 Bienne  
Tél. 031 / 635 96 00

Arrondissement  
d'ingénieur en chef IV  
Dunantstrasse 13  
3400 Berthoud  
Tél. 031 / 635 53 00

