

Aide de travail

Zones 30 et zones de rencontre



Table des matières

1.	Introduction	3
1.1	Contexte.....	3
1.2	Objectifs	3
1.3	Domaine d'application.....	3
2.	Principes	3
2.1	Bases légales	3
2.2	Instructions, normes, aides de travail et guides	7
3.	Admissibilité, fonctionnement et champ d'application	7
4.	Conditions requises pour l'instauration de zones 30 ou de zones de rencontre.....	7
4.1	Différenciation selon le type de route	7
4.2	Expertise	9
4.3	Rapport technique	10
4.4	Plan de mesures.....	10
4.5	Décision du conseil communal	10
4.6	Formulaire de déclaration	10
4.7	Accord de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne	11
4.8	Décision et publication par le propriétaire de la route	11
5.	Mesures.....	12
5.1	Signalisation	12
5.2	Mesures relevant du droit de la circulation routière.....	13
5.3	Mesures d'accompagnement	14
6.	Procédure pour l'instauration de zones 30 ou de zones de rencontre sur des routes communales	15
7.	Contrôle subséquent	16
7.1	Contrôle d'efficacité	16
7.2	Contrôles de vitesse répressifs de la police cantonale	17

Impressum

Responsable de processus : Direction Service Technique de la circulation et sécurité routière – Lukas Bähler
Validation : Conférence des arrondissements / Direction de l'office – Stefan Studer

Publication : Direction des travaux publics et des transports / Office des ponts et chaussées
Contact : www.be.ch/opc

1. Introduction

1.1 Contexte

Les zones 30 et les zones de rencontre sont des espaces de circulation au sein desquels la limitation de vitesse maximum est abaissée à respectivement 30 km/h et 20 km/h. La signalisation s'applique alors non pas à un tronçon mais à une zone. Le niveau de vitesse basse imposé permet de modérer le trafic, d'accroître la qualité de l'habitat et la qualité de vie et peut contribuer à améliorer la sécurité routière, à fluidifier le trafic ou encore à réduire des atteintes excessives à l'environnement.

1.2 Objectifs

La présente aide de travail s'adresse aux autorités cantonales et communales ainsi qu'aux personnes responsables de la planification ou de l'élaboration de projets concernant des zones 30 ou des zones de rencontre. Elle a pour objectif de garantir une application correcte du droit et une pratique uniforme conformément aux bases légales en vigueur dans ce domaine. Elle présente les exigences à remplir pour l'instauration de ces zones (procédure, mesures) et explique la marche à suivre pour une mise en place sur des routes communales.

1.3 Domaine d'application

La présente information est valable pour l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre sur des routes cantonales et communales et des aires de circulation publique appartenant à des particuliers dans le canton de Berne.

2. Principes

2.1 Bases légales

Loi sur la circulation routière (RS 741.01, LCR)

Article 3 Compétence des cantons et des communes

Alinéa 4 : D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.

Article 32 Vitesse

Alinéa 3 : L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

Ordonnance sur les règles de la circulation routière (RS 741.11, OCR)**Article 4a Limitations générales de vitesse; règle fondamentale**

Alinéa 1 : La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables :

- a. 50 km/h dans les localités ;
- b. 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes ;
- c. 100 km/h sur les semi-autoroutes ;
- d. 120 km/h sur les autoroutes.

Article 47 Traversée de la chaussée

Alinéa 1 : Les piétons s'engageront avec circonspection sur la chaussée, notamment s'ils se trouvent près d'une voiture à l'arrêt, et traverseront la route sans s'attarder. Ils utiliseront les passages piétons ainsi que les passages aménagés au-dessus ou au-dessous de la chaussée qui se trouvent à une distance de moins de 50 m.

Article 50 Usage de la route

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.

Ordonnance sur la signalisation routière (RS 741.21, OSR)**Article 1 Contenu, abréviations et définitions**

Alinéa 9 : Les routes affectées à la circulation générale sont toutes les routes situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques.

Article 2a Signalisation par zones

Alinéa 1 : Les signaux d'indication « Parcage autorisé » (4.17), « Parcage avec disque de stationnement » (4.18) et « Parcage contre paiement » (4.20) ainsi que les signaux de prescription peuvent figurer, à titre de signaux de zone (2.59.1), sur un panneau rectangulaire blanc portant l'inscription « ZONE ».

Alinéa 2 : La signalisation par zones n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités.

Alinéa 3 : Les droits et obligations indiqués 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.

Alinéa 4 : Un signal de zone peut indiquer tout au plus trois réglementations du trafic

Alinéa 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 les routes secondaires non affectées à la circulation générale.

Alinéa 6 : Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route affectée à la circulation générale conformément aux exigences de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, il est possible d'intégrer ce tronçon dans une zone 30.

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

Alinéa 1 : Le signal « Zone de rencontre » (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.

Alinéa 2 : La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

Alinéa 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.

Article 107 Principes

Alinéa 1 : Il incombe à l'autorité ou à l'OFROU d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3, al. 3 et 4, LCR) suivantes :

- a. réglementations indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription ;
- b. cases de stationnement indiquées exclusivement par une marque.

Alinéa 1^{bis} : Les signaux et les marques visés à l'al. 1 ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire.

Article 108 Dérogations aux limitations générales de vitesse

Alinéa 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'OFROU peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR) sur certains tronçons de route.

Alinéa 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. certain-es usagers-ères 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.

Alinéa 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.

Alinéa 4^{bis} : En dérogation aux al. 1, 2 et 4, l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre est régie uniquement par l'art. 3, al. 4, LCR.

Alinéa 5 : Les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse sont autorisées :

- d. routes à l'intérieur des localités : 80/70/60 km/h ; pour des vitesses inférieures à 50 km/h, la gradation est fixée à 10 km/h ;
- e. rieur 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.

Alinéa 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.

Ordonnance du DETEC du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.23.3)

Article 1 Objet

La présente ordonnance règle les détails à observer lors de l'instauration de zones 30 (art. 22a OSR) et de zones de rencontre (art. 22b OSR).

Article 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.

Article 4 Mesures relevant du droit de la circulation routière

Alinéa 1 : Il est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, uniquement :

- a. si la sécurité routière l'exige, ou
- b. si la route à laquelle il est prévu de conférer la priorité fait partie d'un réseau défini de voies cyclables.

Alinéa 2 : L'aménagement de passages piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes

Article 5 Aménagement de l'espace routier

Alinéa 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

Alinéa 2 : Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.

Alinéa 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.

Loi sur les routes (RSB 732.11, LR)

Article 66 Prescriptions de circulation, signalisation et marquage

Alinéa 1 : Le canton édicte des prescriptions régulant la circulation au sens de l'article 3, alinéas 2 à 4 LCR pour les routes cantonales et pour les routes dans la zone d'intersection avec des routes cantonales.

Alinéa 2 : La commune édicte des prescriptions régulant la circulation au sens de l'article 3, alinéas 2 à 4 LCR pour toutes les autres routes publiques et pour toutes les aires publiques de circulation appartenant à des propriétaires privés.

Ordonnance sur les routes (RSB 732.111.1, OR)

Art. 44 Routes communales et routes privées

Alinéa 2 : Les mesures en matière de circulation routière indiquées ci-dessous nécessitent l'accord de l'Office des ponts et chaussées lorsqu'elles sont maintenues plus de 60 jours :

- a réglementation des priorités,
- b interdiction de circuler,
- c limitation de volumes et de poids,
- d limitation de vitesse,
- e marquage des cases de stationnement sur les routes principales.

2.2 Instructions, normes, aides de travail et guides

- Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée, DETEC
- Norme VSS 40 040 « Projet, bases ; types de routes »
- Norme VSS 40 851 « Marques particulières ; domaines d'application, formes et dimensions »
- Aide de travail « Aménagement de surfaces routières colorées ASRC », Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Guide Communes, Police cantonale bernoise

3. Admissibilité, fonctionnement et champ d'application

Les zones 30 et les zones de rencontre ne sont admises que sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale. Il est cependant possible d'intégrer un tronçon de route affectée à la circulation générale dans une zone 30.

Les droits et obligations découlant de la signalisation s'appliquent depuis le signal de zone (OSR 2.59.1, 2.59.5) jusqu'au signal de fin de zone (OSR 2.59.2, 2.59.6). Ce dernier indique que les règles générales de circulation sont de nouveau valables.

Le signal « Zone 30 » (OSR 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.

Le signal « Zone de rencontre » (OSR 2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules (EAV) peuvent utiliser toute l'aire de circulation. La vitesse maximale est fixée à 20 km/h. Les piétons et les EAV ont priorité sur les conducteurs. En outre, le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques.

Les signaux de prescription et les signaux d'indication « Parcage autorisé » (OSR 4.17), « Parcage avec disque de stationnement » (OSR 4.18) et « Parcage contre paiement » (OSR 4.20) peuvent être utilisés comme signaux de zone et être combinés avec des zones 30 et des zones de rencontre (voir aussi chap. 0). Un signal de zone ne peut cependant indiquer que trois réglementations du trafic au maximum.

4. Conditions requises pour l'instauration de zones 30 ou de zones de rencontre

4.1 Différenciation selon le type de route

Dans les espaces bâtis, les routes remplissent deux types de fonction, l'une liée à la circulation et l'autre relative au domaine urbanistique (voir aussi norme VSS 40 040). Du point de vue de la circulation, la route a pour fonction de desservir les différents biens-fonds et de relier entre elles les zones habitées et les parties d'agglomération. Cela étant, la route fait également partie du milieu urbain et peut être un lieu de rencontre et de loisir. Dans cette optique, elle sert aussi à satisfaire les besoins des habitants en leur offrant par exemple la possibilité de s'arrêter, de se rencontrer et de jouer. Compte tenu de ces différents objectifs, on distingue dans les espaces bâtis les routes affectées à la circulation générale des autres.

Selon l'article 1, alinéa 9 OSR, les routes affectées à la circulation générale sont celles conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à assurer la fluidité du trafic en permettant des transports sûrs, performants et économiques. Elles constituent le réseau principal. Dans la mesure du possible, la circulation des vélos et cyclomoteurs et celle des piétons sont séparées ou au moins réglées de manière distincte.

Les routes non affectées à la circulation générale sont des routes du réseau secondaire mises à la disposition de l'ensemble des usagers de la route aux fins de desserte. Outre la conduite, la

chaussée peut être utilisée pour s'arrêter, rebrousser chemin et charger ou décharger des marchandises. Le trafic cycliste ne requiert généralement pas de réglementation particulière. De par la manière dont elles sont aménagées, les routes ne peuvent être empruntées qu'à faible vitesse. Des mesures structurelles peuvent éventuellement être mises en place pour modérer le trafic. L'aménagement de la route doit permettre aux utilisateurs-trices de voir sur quel type de route ils se trouvent.

Cette différenciation a son importance également s'agissant des conditions requises pour la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre :

	Sur les routes affectées à la circulation générale	Sur les routes <u>non</u> affectées à la circulation générale
Base légale	Art. 108, al. 1, 2 et 4 OSR	Art. 3, al. 4 LCR
Zone 30	Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route, il convient d'intégrer celui-ci dans une éventuelle zone 30 attenante.	Explicitement prévu pour les routes situées dans des quartiers ou des lotissements.
Zone de rencontre	Il n'est pas possible d'intégrer des tronçons de routes affectées à la circulation générale dans des zones de rencontre adjacentes en raison de leurs fonctions opposées.	Explicitement prévu pour les routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux.
Motifs possibles	<ul style="list-style-type: none"> – Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers – Pour réduire les atteintes excessives à l'environnement – Pour améliorer la fluidité du trafic 	Pour satisfaire à de quelconques exigences, imposées notamment par les conditions locales.
Procédure	Procédure standard comprenant : <ul style="list-style-type: none"> – Expertise selon l'art. 32, al. 3 LCR (correspond à un rapport technique complet) – Plan de mesures – Décision 	Procédure simplifiée comprenant : <ul style="list-style-type: none"> – Formulaire de déclaration – Plan de mesures – Décision Également recommandé : rapport technique
Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre	Non applicable	Applicable

Routes affectées à la circulation générale

La limitation générale de vitesse peut être abaissée sur les routes affectées à la circulation générale conformément à l'article 108, alinéas 1, 2 et 4 OSR. Les motifs pour un tel abaissement sont énumérés de manière exhaustive : 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. Le cas échéant, il convient de procéder à une expertise conformément à l'article 32, alinéa 3 LCR afin de déterminer si cette mesure est nécessaire, 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 à certaines heures.

Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route affectée à la circulation générale, il convient d'intégrer ce tronçon dans une éventuelle zone 30 attenante. L'intégration se limite cependant à

la signalisation ; il est toujours tenu compte des différentes fonctions des routes. Aussi les dispositions du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'appliquent-elles pas au tronçon routier affecté à la circulation générale de la zone 30. L'intégration de tronçons routiers affectés à la circulation générale dans des zones de rencontre ou zones piétonnes adjacentes reste exclue en raison de leurs fonctions opposées.

Routes non affectées à la circulation générale

L'article 108, alinéa 4^{bis} OSR fixe les dérogations aux conditions d'instauration des zones 30 et des zones de rencontre sur les routes non affectées à la circulation générale. Ces zones sont soumises aux conditions générales relatives aux réglementations et limitations du trafic selon l'article 3, alinéa 4 LCR. La procédure simplifiée leur est donc applicable. Les raisons possibles pour abaisser la limitation de vitesse sont plus nombreuses. L'instauration de telles zones peut être prescrite pour satisfaire à de quelconques exigences, imposées notamment par les conditions locales. Les autorités disposent d'un large pouvoir d'appréciation pour évaluer la nécessité de cette mesure. L'admissibilité de l'instauration d'une zone 30 se détermine essentiellement en fonction de l'exigence de proportionnalité. La mesure peut déjà être justifiée par les dimensions, l'agencement ou l'aménagement de routes non affectées à la circulation générale ou par l'existence de vitesses déjà réduites. L'évaluation doit en outre prendre en compte les répercussions tant sur la route concernée que sur celles avoisinantes.

Il n'y a pas d'obligation à réaliser une expertise pour instaurer une zone 30 ou une zone de rencontre sur une route non affectée à la circulation générale. Celle-ci peut toutefois être demandée lorsqu'elle paraît judicieuse, par exemple si des incertitudes pèsent sur l'efficacité de la mesure, si la mesure affecte les transports publics ou si elle laisse présager une procédure de recours.

En l'absence d'expertise, il est recommandé d'établir au moins un rapport technique.

4.2 Expertise

Conformément à l'article 108, alinéa 4 OSR, une expertise est réalisée en vue de déterminer si la limitation générale de vitesse est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité. Comme exposé au chapitre 4.1, l'expertise est uniquement obligatoire dans le cas des routes affectées à la circulation générale. Pour les autres, elle est recommandée lorsque la situation la rend pertinente.

La nécessité d'abaisser la limitation générale de vitesse s'impose en présence de l'une des quatre raisons énumérées à l'article 108, alinéa 2 OSR :

- lorsqu'un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement ;
- lorsque certain·es usagers·ères de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ;
- lorsque cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés ;
- lorsque, 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.

L'opportunité de la mesure est admise dès lors que celle-ci est indiquée pour atteindre l'effet requis et combler la lacune identifiée.

Enfin, sa proportionnalité sera reconnue si elle est acceptable. En d'autres termes, il doit exister un rapport raisonnable entre le but et l'effet de la mesure. Cette appréciation repose donc sur l'examen des différents intérêts. Les avantages et inconvénients des effets de la mesure sur la route concernée et sur les routes avoisinantes seront énumérés et comparés.

Il convient en outre d'examiner s'il n'y a pas lieu de privilégier d'autres mesures, comme la limitation de la mesure concernée à certaines heures.

L'expertise est généralement complétée par l'analyse de la situation actuelle (situation de l'espace bâti et de l'espace de circulation, volumes de trafic, mesures de la vitesse, comportements des usagers-ères, lacunes en matière de sécurité, environnement), la formulation des objectifs, la présentation de la hiérarchie des routes, la description des mesures visant à atteindre les objectifs et les considérations sur les effets des mesures.

4.3 Rapport technique

Pour les routes non affectées à la circulation générale, l'expertise n'est pas obligatoire. Si elle ne semble pas opportune (voir chapitre 4.1, paragraphe « Routes non affectées à la circulation générale »), on y renoncera, mais il est recommandé dans ce cas de rédiger au moins un rapport technique.

Ce rapport présentera les points déterminants pour l'instauration d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre. Il peut être établi à la manière d'une expertise de laquelle seront supprimées les parties non pertinentes. Au minimum, le rapport exposera les objectifs, présentera les raisons motivant la mesure, dont éventuellement les exigences imposées par les conditions locales, et démontrera la proportionnalité de la mesure à l'appui des effets escomptés.

4.4 Plan de mesures

Les mesures de construction, d'exploitation et d'aménagement liées à l'instauration de la zone 30 ou de la zone de rencontre doivent être présentées dans un plan de mesures, dont le niveau de détail sera adapté à la procédure.

4.5 Décision du conseil communal

L'aménagement de zones 30 et de zones de rencontre sur des routes communales est soumis à l'accord de l'Office des ponts et chaussées (voir chapitre 4.7). Pour obtenir celui-ci, l'autorité communale devra notamment transmettre le procès-verbal des décisions du conseil communal.

4.6 Formulaire de déclaration

Si, dans le cadre d'un projet de création d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre sur une route communale non affectée à la circulation générale, il est renoncé à une expertise (voir chapitre 4.1) et que partant, la procédure simplifiée est appliquée, un formulaire de déclaration dûment complété et signé devra être remis en lieu et place de l'expertise lors du dépôt de la demande d'approbation auprès de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne (voir chapitre 4.7).

Dans cette déclaration, la commune motivera le classement des tronçons routiers concernés dans les routes non affectées à la circulation générale. Elle présentera en outre dans une annexe le tracé des tronçons concernés ainsi que les routes considérées comme affectées à la circulation générale.

En déposant un formulaire, la commune accepte et confirme qu'en l'absence d'expertise, l'autorité d'approbation ne peut vérifier dans le détail les raisons justifiant les mesures ni la proportionnalité de ces dernières et qu'en conséquence, la commune demeure responsable même en cas d'approbation.

Enfin, la commune confirme qu'en dépit de l'absence d'expertise, la planification a été établie dans le respect des dispositions légales (article 3, alinéa 4 LCR) et normatives en vue de garantir l'efficacité et la sécurité de la nouvelle zone 30 ou zone de rencontre.

4.7 Accord de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne

L'ordonnance sur les routes (OR) dispose notamment à l'article 44, alinéa 2 que la limitation de la vitesse sur des routes communales ou privées nécessite l'accord de l'Office des ponts et chaussées (OPC). Cela inclut l'instauration de zones 30 ou de zones de rencontre. Dès lors, la validité des réglementations du trafic dépend de l'octroi préalable de l'accord. L'approbation par l'OPC a un « effet constitutif ». La publication de la réglementation du trafic (chapitre 4.8) doit mentionner l'accord de l'OPC. Le refus de l'OPC constitue une décision négative pouvant être contestée par la voie de droit ordinaire.







4.8 Décision et publication par le propriétaire de la route

L'article 107 OSR dispose que l'autorité doit arrêter et publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations permanentes indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription ainsi que les cases de stationnement indiquées exclusivement par une marque. À nouveau, l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre est également visée. La compétence appartient au canton (OPC) pour les routes cantonales et à l'autorité communale pour les routes communales (article 66 LR).





5. Mesures

Dans les explications qui suivent, les mesures sont classées par groupe et différenciées pour les routes affectées et celles non affectées à la circulation générale.

5.1 Signalisation

	Sur les routes affectées à la circulation générale	Sur les routes <u>non</u> affectées à la circulation générale
Signaux de zone	OSR 2.59.1 	OSR 2.59.1 OSR 2.59.5  
Signaux de fin de zone	OSR 2.59.2 	OSR 2.59.2 OSR 2.59.6  
Dimensions des signaux	Grand format : 70 cm x 100 cm (format portrait ou paysage)	Format normal : 50 cm x 70 cm (format portrait ou paysage)
Emplacement des signaux	En dehors du gabarit d’espace libre	Généralement, sur la chaussée en tant qu’élément de limitation de la vitesse

La signalisation des zones 30 et des zones de rencontre peut être combinée à celle d’autres prescriptions ou indications. La signalisation des zones « Parcage avec disque de stationnement » (OSR 4.18) et « Interdiction de parker » (OSR 2.50) est établie.

	Zone pour parcage avec disque de stationnement		Zone avec interdiction de parker	
Signaux			 07.00 - 19.00 h	 07.00 - 19 00 h

5.2 Mesures relevant du droit de la circulation routière

Selon l'article 4 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, des mesures doivent être prises sur les routes non affectées à la circulation générale en ce qui concerne la priorité et l'aménagement de passages piétons. Ces mesures ne sont pas applicables aux routes affectées à la circulation générale.

	Sur les routes affectées à la circulation générale	Sur les routes <u>non</u> affectées à la circulation générale
Priorité de droite	De façon générale, on renoncera à appliquer la règle de la priorité de droite. Les routes affectées à la circulation générale qui sont intégrées dans une zone 30 conservent leur fonction et restent donc prioritaires sur les routes non affectées à la circulation générale.	<p>La règle de la priorité de droite doit être appliquée aux intersections. Cela évite de favoriser une voie de circulation, ce qui causerait un danger en raison d'une vitesse de conduite accrue sur un axe prioritaire.</p> <p>Si nécessaire, la marque d'indication de la priorité de droite prévue par la loi peut être complétée (voir chiffre 4 des Instructions concernant les marques particulières de la chaussée [DETEC] et norme VSS 40 851).</p> <p>Une dérogation n'est autorisée que dans deux cas :</p> <ol style="list-style-type: none"> si la priorité de droite ne peut être appliquée dans des conditions sûres, par exemple si la distance de visibilité n'est pas suffisante (en raison de murs de soutènement ou de façades de maisons) ou si l'intersection est difficilement identifiable. si la route à laquelle il est prévu de conférer la priorité fait partie d'un réseau défini de voies cyclables.
Traversée de piétons	Les aides à la traversée, telles que les passages piétons, les refuges ou les bermes centrales, restent autorisées sur les routes affectées à la circulation générale, même dans les zones 30. Les aides à la traversée sont aménagées en fonction des exigences de l'installation concernée.	<p>L'aménagement de passages piétons n'est en principe pas admis. Les passages piétons sont contraires à l'idée que la chaussée peut être traversée à n'importe quel endroit dans une zone 30. Les autres aides à la traversée, telles que les refuges et les bermes centrales, ne sont généralement pas non plus nécessaires. La règle est identique pour les zones de rencontre où les piétons sont déjà prioritaires.</p> <p>Une autre possibilité consiste à apposer une marque d'indication d'endroits de traversée non matérialisés par un passage piéton (voir chiffre 8 des Instructions concernant les marques particulières de la chaussée [DETEC]). Cette marque indique aux piétons l'endroit non matérialisé par un passage piéton le plus adapté à la traversée en termes de visibilité.</p> <p>Lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes, il est cependant</p>

	Sur les routes affectées à la circulation générale	Sur les routes <u>non</u> affectées à la circulation générale
		possible de déroger à la règle générale et d'aménager des passages piétons dans les zones 30.

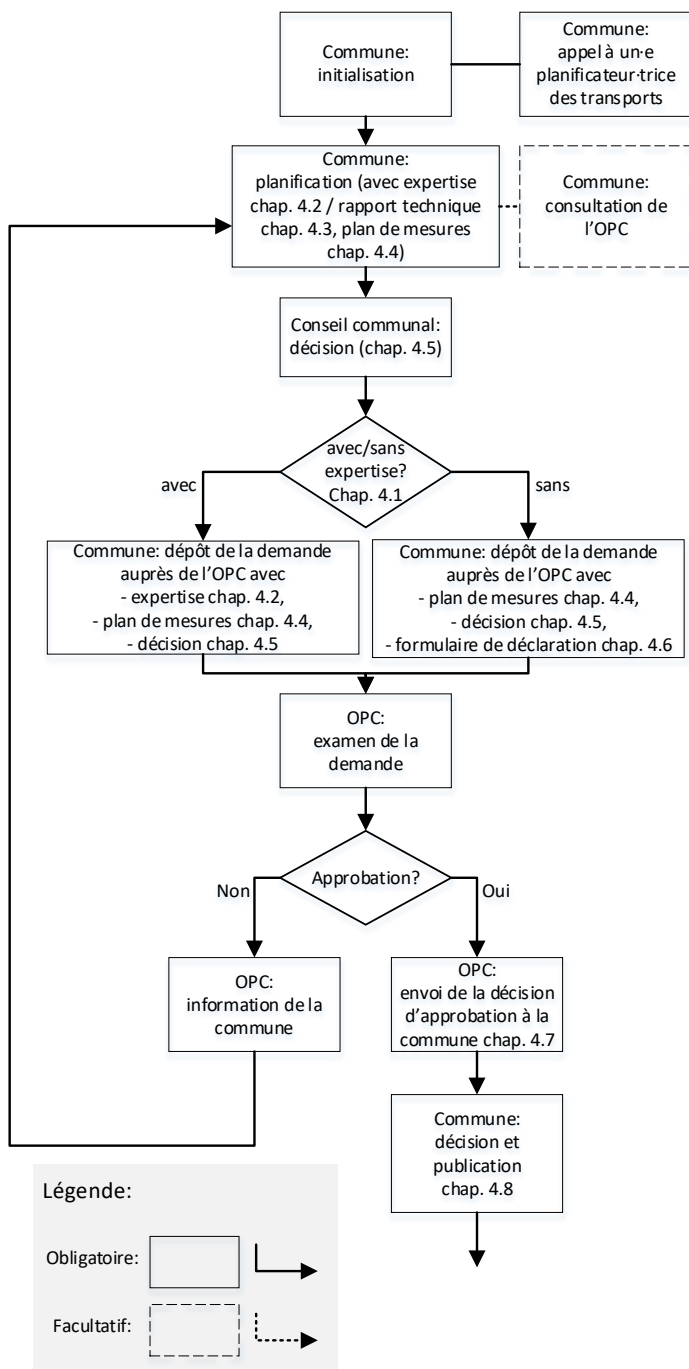
5.3 Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement s'ajoutent à la signalisation et aux mesures relevant du droit de la circulation routière. Elles sont réparties entre les mesures faisant partie de l'aménagement de base, les mesures complémentaires permettant une meilleure identification du régime de circulation et les mesures réalisées si nécessaire pour réduire la vitesse de circulation.

	Sur les routes affectées à la circulation générale	Sur les routes <u>non</u> affectées à la circulation générale
Aménagement de base	<ul style="list-style-type: none"> – Début et fin de la zone (porte) : les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Elles doivent être mises en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte. – Lignes de direction : il convient de renoncer globalement aux marques mettant en évidence le sens de circulation (p. ex. ligne médiane, ligne de bordure) sauf si elles sont nécessaires pour des raisons de sécurité (p. ex. ligne de rabattement avant un refuge). 	<ul style="list-style-type: none"> – Lignes de direction : les marques mettant en évidence le sens de circulation (p. ex. ligne médiane, ligne de bordure, bande cyclable) ont une fonction de guidage spécifique. Il convient par conséquent d'y renoncer.
En complément	<ul style="list-style-type: none"> – Marques « Zone 30 » et « 30 » conformément au chiffre 3 des Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée (DETEC) et à la norme VSS 40 851. – Aménagement de surfaces routières colorées (ASRC) selon l'aide de travail correspondante – Bandes polyvalentes 	<ul style="list-style-type: none"> – Marques « Zone 30 », « 30 » et « 20 » conformément au chiffre 3 des Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée (DETEC) et à la norme VSS 40 851 – Décrochement horizontal (év. avec cases de stationnement)
Si nécessaire	<ul style="list-style-type: none"> – Décrochement vertical avec marque conformément au chiffre 5 des Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée (DETEC) et à la norme VSS 40 851 – Contrôle de vitesse permanent 	<ul style="list-style-type: none"> – Décrochement vertical avec marque conformément au chiffre 5 des Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée (DETEC) et à la norme VSS 40 851

6. Procédure pour l’instauration de zones 30 ou de zones de rencontre sur des routes communales

Le processus suivant est appliqué pour l’instauration de zones 30 et de zones de rencontre sur des routes communales. Les exigences diffèrent légèrement selon le type de route.



Après la phase d’initialisation, la commune fait appel à un-e planificateur-trice des transports pour la planification.

Facultatif : possibilité de consulter l’OPC dans le cadre de l’élaboration de l’expertise ou du rapport technique et du plan de mesures.

La décision du conseil communal est consignée dans un procès-verbal.

Selon le type de route, une expertise est obligatoire ou facultative (voir chap. 4.1).

La demande est déposée, accompagnée de l’expertise, du plan de mesures et de la décision. En l’absence d’expertise, le formulaire de déclaration est déposé à la place de celle-ci (procédure simplifiée).

La demande est examinée par l’arrondissement d’ingénieur en chef compétent de l’OPC.

En cas de refus de la demande, l’OPC en informe la commune.

Si la demande est acceptée, l’OPC transmet la décision d’approbation à la commune.

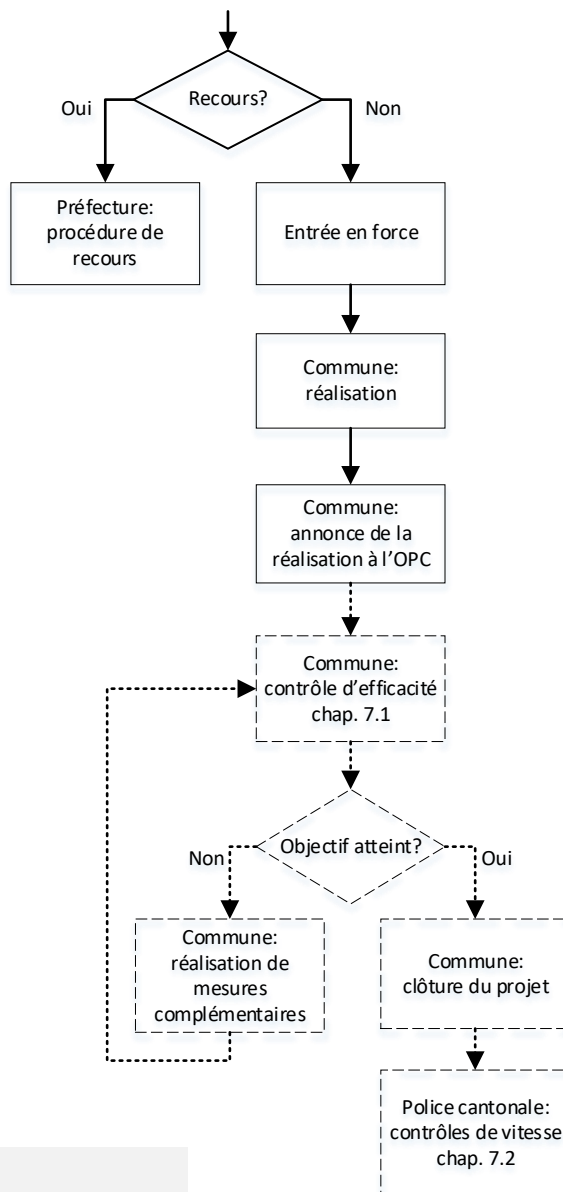
La commune arrête et publie la zone 30 ou la zone de rencontre.

Légende:

Obligatoire: →

Facultatif: →

[Suite à la page suivante]



En cas de recours contre la décision, la préfecture applique la procédure de recours. En l’absence de recours, la décision d’instaurer une zone 30 ou zone de rencontre entre en force.

La commune réalise les mesures prévues.

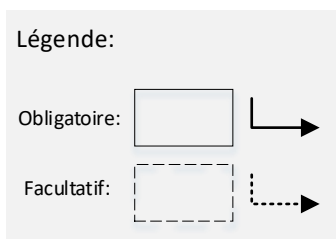
La commune avertit l’OPC de la réalisation.

Il est conseillé à la commune d’effectuer un contrôle d’efficacité des mesures six mois après leur réalisation (voir chap. 7.1).

Si les objectifs n’ont pas été atteints, la commune doit adopter des mesures supplémentaires.

Si les objectifs ont été atteints, le projet peut être clôturé.

La commune a la possibilité de faire réaliser des contrôles de vitesse par la police cantonale (voir chap. 7.2). Ces contrôles ne sont possibles que si le contrôle d’efficacité a démontré que les vitesses de circulation se situent dans la zone tolérable.



7. Contrôle subséquent

7.1 Contrôle d’efficacité

En vertu de l’article 6a LCR, la Confédération, les cantons et les communes doivent tenir compte de manière adéquate des impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l’entretien et de l’exploitation de l’infrastructure routière. Ils doivent examiner si leurs réseaux routiers présentent des endroits dangereux et élaborer une planification en vue de les supprimer. Il est par conséquent conseillé d’effectuer un contrôle d’efficacité en vue d’examiner les effets du dispositif instauré. Ce contrôle permettra en outre à l’initiateur du projet de veiller au bon fonctionnement de

la zone 30 ou de la zone de rencontre réalisée. Le contrôle d'efficacité a également une utilité pour d'autres zones 30 ou zones de rencontre dans la mesure où il permet d'y appliquer la bonne démarche.

Le contrôle d'efficacité doit examiner les aspects suivants :

- Vitesse effective : la vitesse effective des véhicules au sein de la zone instaurée constitue un indicateur clé de l'atteinte des objectifs. Il est crucial pour la sécurité que la limitation de vitesse imposée soit respectée. À défaut, la zone donnera un faux sentiment de sécurité. La vitesse V_{85} mesurée, qui correspond à la vitesse n'étant pas dépassée par 85 % des véhicules, est l'indicateur déterminant. Comme points de mesure, on choisira les endroits où la vitesse devrait être la plus élevée. Les valeurs admises sont une $V_{85} \leq 38$ km/h dans les zones 30 et une $V_{85} \leq 25$ km/h dans les zones de rencontre. Si ces valeurs sont dépassées, il y a lieu d'appliquer des mesures complémentaires.
L'utilisation de radars pédagogiques n'est pas adaptée pour calculer la V_{85} . Le capteur de mesure de ces systèmes n'est pas assez précis, la vitesse d'un même véhicule est souvent relevée plusieurs fois et la conductrice ou le conducteur est influencé par l'écran d'affichage. Il convient d'utiliser des appareils de mesure du trafic routier.
- Accidents survenus : les accidents de la route ayant causé des dommages corporels et dans certains cas, ceux ayant entraîné des dommages matériels sont enregistrés par la police et peuvent être utilisés à des fins d'analyse. L'examen de la cause des accidents couplé à une visite sur les lieux permettra d'identifier d'éventuelles lacunes en matière de sécurité et de prendre ensuite des mesures adéquates.
- Nouvelles lacunes en matière de sécurité : en dépit d'une planification soignée, il est possible que le nouveau régime de circulation engendre de nouvelles lacunes en matière de sécurité n'ayant pas encore été mises en lumière par un accident. Ces lacunes doivent être identifiées au moyen d'une inspection et des mesures doivent être prises en vue de les supprimer.
- Retours de la population : les enquêtes, sondages ou autres commentaires de la population reçus concernant les répercussions du nouveau régime de circulation doivent être systématiquement analysés et pris en compte pour l'adoption éventuelle de mesures supplémentaires.

7.2 Contrôles de vitesse répressifs de la police cantonale

Selon l'article 5, alinéa 3 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, des mesures doivent être prises au besoin si la vitesse maximale n'est pas respectée. Le texte de loi cite la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic comme mesure. L'aménagement de l'espace routier doit donc garantir le respect, par les usagers-ères de la route, du niveau de vitesse prescrit par la signalisation, même sans mesures répressives. Le niveau de vitesse est réputé respecté lorsque les valeurs V_{85} ne dépassent pas 38 km/h dans les zones 30 et 25 km/h dans les zones de rencontre.

Selon les conditions locales, il peut être utile dans des cas concrets d'effectuer des contrôles de vitesse répressifs à titre de mesure d'accompagnement malgré le respect de la valeur V_{85} . L'autorité compétente fait alors part de ses besoins à la police cantonale. La procédure concrète est décrite dans le document « Guide Communes » de la police cantonale de Berne, au chapitre « C4 Contrôles de la vitesse ».