

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Cachin et consort - "Zones 30 kilomètres par heure : qui décide quoi ?"

#### **Rappel de l'interpellation**

##### *Texte déposé*

*La création de zones 30 kilomètres/heure (30km/h) remodèle la circulation de nombreuses localités et agglomérations vaudoises, en particulier à Renens et Lausanne, parfois en bien, souvent en reportant du trafic sur d'autres axes routiers.*

*Un récent article de 24 heures, sous la plume de M. Bécherraz (28.2.2012) décrit la situation communale et le cadre légal. De même, une interpellation Hildbrand/Stauber au Conseil communal de Lausanne s'interroge sur les coûts et vérifications au sens de l'art. 6 de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (RS 741.213.3).*

*Au vu de ce vaste débat et notamment du point de vue des compétences cantonales et communales, nous avons l'honneur de poser, les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- 1. A ce jour, combien de zones 30km/h existent sur le territoire cantonal, depuis quand et quelles sont-elles ?*
- 2. Au-delà de leurs mises en place, ont-elles toutes fait l'objet d'une vérification au sens de l'art. 6 de l'ordonnance fédérale ? Si non, pourquoi ?*
- 3. Qui décide quoi ? Des compétences ont-elles été déléguées ? Si oui, à quelles communes et dans quelle mesure ? Comment s'exerce la surveillance des délégations, en particulier au niveau de la vérification mentionnée plus haut ?*
- 4. Qu'en est-il de la création de zones 30 couvrant des routes principales, par exemple l'axe Chauderon-St-François à Lausanne ?*

*D'avance nous remercions le Conseil d'Etat pour ses réponses aux questions susmentionnées.*

*Ne souhaite pas développer.*

*Lausanne, le 6 mars 2012. (Signé) Jean-François Cachin et 1 cosignataire*

#### **Réponse du Conseil d'Etat**

- 1. A ce jour, combien de zones 30km/h existent sur le territoire cantonal, depuis quand et quelles sont-elles ?*

L'aménagement des zones 30 dans le canton de Vaud a commencé vers le début du 21<sup>e</sup> siècle. Depuis l'an 2001, où 5 zones seulement étaient répertoriées dans le canton, ce type d'aménagement a connu un engouement marqué et l'on compte actuellement quelque 380 zones réparties sur 131 communes vaudoises. Le nombre de zones par commune varie de 1 pour la plupart des petites communes

à 39 zones pour la capitale vaudoise (chiffre de Lausanne, décembre 2011).

**2. Au-delà de leur mise en place, ont-elles toutes fait l'objet d'une vérification au sens de l'art. 6 de l'ordonnance fédérale ? Si non, pourquoi ?**

A ce jour, environ 200 secteurs répartis dans une centaine de zones ont été contrôlés, et les vérifications se poursuivent régulièrement. La réalisation d'un contrôle standard s'étend sur deux semaines durant lesquelles se déroulent les étapes suivantes : prise de contact avec les autorités, pose du système de contrôle, phase de relevé des vitesses, dépouillement, analyse et conclusion. Il est établi que si 85 % des véhicules du secteur contrôlé circulent à une vitesse inférieure à 38 km/h, des aménagements supplémentaires ne sont pas nécessaires. Or, 57 % des secteurs contrôlés ont accusé des relevés de vitesse impliquant une révision des aménagements. Dans de tels cas, les deux semaines normalement prévues sont à reconsidérer car il s'ensuit un processus relativement long de mise à niveau de la zone. Les nouveaux aménagements, nécessaires d'après l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, donnent en effet lieu à des projets qui se déroulent selon un processus légal qui s'étale sur plusieurs semaines voire plusieurs mois (un an au maximum selon l'Ordonnance). Tous les relevés d'insuffisance d'aménagements n'ont pas encore été assainis, mais ils ont, dans tous les cas, donné lieu à de nombreuses séances de coordination entre les autorités communales et cantonales (entre autres, les voyers et les inspecteurs de la signalisation). Le Service des routes du canton de Vaud (SR) dispose de deux inspecteurs de la signalisation et de 25 systèmes mobiles de comptage et de relevé de vitesse pour assurer le contrôle des zones 30. Les systèmes mobiles précités sont posés par des spécialistes du SR autres que les inspecteurs de la signalisation, et sont requis pour de multiples tâches. Ils sont de fait constamment sollicités pour des contrôles de vitesses et des comptages à des fins statistiques. Ils ne sont donc pas toujours disponibles pour le contrôle des zones 30. Quant à ces contrôles, ceux-ci ne représentent qu'un faible pourcentage des tâches dont sont responsables les inspecteurs de la signalisation. Tous ces aspects du fonctionnement du SR sont autant d'éléments qui expliquent qu'une partie importante des zones n'ait pas encore été contrôlée.

**3. Qui décide quoi ? Des compétences ont-elles été déléguées ? Si oui, à quelles communes et dans quelle mesure ? Comment s'exerce la surveillance des délégations, en particulier au niveau de la vérification mentionnée plus haut.**

La mise en place d'une zone 30 relève d'un processus bien défini dont les étapes sont détaillées ci-dessous :

- **Impulsion** de départ (demande d'un groupe d'habitants, ou sur initiative de la municipalité)
- **Transmission** de la demande au SR par la municipalité
- **Expertise** du SR par le biais de la sous-commission limitation de vitesse (SCLV)
- **Rapport** de la SCLV, qu'elle transmet à la commission consultative de circulation (CCC)
- **Prise de position** de la CCC
- **Publication** par le SR dans la Feuille des avis officiels avec délai de recours de 30 jours
- **Aménagement** de la zone, après levée des recours éventuels
- **Contrôle** de l'efficacité de la mesure dans un délai d'un an après la mise en service
- **Améliorations** éventuelles des aménagements

Les communes vaudoises au bénéfice d'une délégation de compétence leur permettant de décider de la mise en place d'une zone 30 sont les suivantes : Aigle, Lausanne, Morges, Nyon, Pully, Renens, St-Sulpice, la Tour-de-Peilz, Vevey, Villars-Ste-Croix, Yverdon-les-Bains.

Les communes établissent le projet d'aménagement, mais il appartient au SR d'en faire la publication. Si la zone englobe un tronçon de route cantonale, il est obligatoire de passer par la SCLV.

C'est justement pour éviter un surcroît de contrôle que le canton délègue certaines compétences à des

communes. Il n'y a donc pas de vérification après coup du niveau de compétence des communes qui bénéficient de la délégation.

Jusqu'à l'introduction de la nouvelle classification des polices fin 2011, la délégation de compétence était accordée aux communes en ayant fait la demande et étant au bénéfice d'un contrat de prestation avec une police colloquée au minimum en classe 2 (signalisation) ou 3 (signalisation et limitation de vitesse hors RC). Avec l'entrée en vigueur des polices coordonnées, le SR doit maintenant adapter son règlement d'application (en cours).

Afin de valider les zones 30 situées dans les communes disposant de la délégation de compétence, celles-ci font parvenir au SR les résultats des comptages effectués par leurs soins. Sur la base de ces comptages et d'un contrôle in situ de la signalisation en place, le SR valide les zones.

Exception : la Ville de Lausanne, qui bénéficie d'un statut particulier en étant la seule police au niveau du canton colloquée en catégorie 5 et qui par conséquent est relativement autonome.

Avec ces communes ayant une délégation de compétence, est ainsi établie une relation de confiance mutuelle qui n'est actuellement pas remise en cause, et qui est nécessaire au bon fonctionnement du système.

La simple présence sur le réseau vaudois des inspecteurs et autres spécialistes cantonaux de la route et de la signalisation, est en soi une forme de contrôle, puisque qu'aux termes de la Loi sur les routes (LRou du 10 décembre 1991), le Canton, par le biais du SR, exerce la haute surveillance sur le réseau routier vaudois.

#### **4. Qu'en est-il de la création de zones 30 couvrant des routes principales, par exemple l'axe Chauderon- – St-François à Lausanne ?**

La création de zone 30 sur des routes principales serait contraire à la loi à plusieurs égards. En effet, l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979 (art. 2a "Signalisation par zones") stipule que " le signal "Zone 30" (2.59.1) n'est admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible". Cette même ordonnance précise en outre (art. 22a "Zones 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."

Outre ces aspects purement légaux, la création de zones 30 sur les routes principales va à l'encontre de la fonction même de ces routes dans la hiérarchie du réseau cantonal. Du point de vue de la circulation, une telle disposition aurait pour conséquence probable la dissémination du trafic sur les routes de quartier, en contradiction des principes d'écoulement et de hiérarchisation du trafic. La mise en place du régime de priorité de droite entre routes supportant des charges de trafic très disparates ne va pas non plus dans le sens d'un écoulement fluide du trafic.

S'agissant de la circulation piétonne, les principes et le fonctionnement d'une zone 30 seraient très difficiles à mettre en place sur des quartiers englobant des tronçons de routes principales. En effet, en application de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001, il convient en général de supprimer les passages pour piétons, conformément à l'art. 4, al. 2 qui énonce : "L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes." De ce fait, en zone 30, les piétons peuvent traverser la chaussée où ils veulent, mais ne bénéficient d'aucune priorité. La confusion entre **droit de traverser et priorité** est source de malentendus entre piétons et usagers motorisés.

Enfin, la traversée non régulée des piétons peut également aller à l'encontre de la performance des transports publics, notamment en présence de lignes à forte cadence pour lesquelles la traversée non régulée d'un grand nombre de piétons n'est pas compatible avec la politique cantonale des transports

publics.

Il est à noter cependant que le Tribunal fédéral a admis en 2010 une zone 30 sur une route principale dans le canton de Berne (Arrêt 1C\_17/2010 du 8 septembre 2010). De cette ouverture on peut conclure que, dans le respect des lois et des objectifs cantonaux en matière de trafic, tout projet de mise en place d'une zone 30 sur une route principale ne peut être envisagé qu'après une expertise approfondie de la situation et des enjeux. A cet effet devra être élaboré un schéma global de circulation, incluant une révision du classement des routes et un report éventuel non pénalisant du trafic sur d'autres axes. Le trafic résultant et les axes de substitution devront dans tous les cas être en accord avec la stratégie cantonale en termes de hiérarchie routière et d'écoulement du trafic.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 juin 2012.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*