

DIRECTIVE SUR LA MISE EN PLACE DE ZONES 30 ET DE ZONES DE RENCONTRE



Janvier 2023

SOMMAIRE

Préambule	3
1. Les objectifs d'un abaissement de la vitesse en localité	4
1.1 Améliorer la sécurité routière	4
1.2 Améliorer la cohabitation des modes de transport et la qualité des espaces publics	5
1.3 Augmenter la qualité de vie des riverain·e·s	6
2. Définitions	7
2.1 Réseau routier	7
2.2 Hiérarchie du réseau routier cantonal	7
2.3 Hiérarchie du réseau routier communal	7
2.4 « Routes affectées à la circulation générale »	7
2.5 Zones 30	8
2.6 Zones de rencontre	8
2.7 Périmètre des zones et portes d'entrée	8
3. Abaissement de vitesse en localité	9
3.1 Principes généraux sur une « route non affectée à la circulation générale »	9
3.2 Principes généraux sur une « route affectée à la circulation générale »	9
3.3 Urbanisation et densité au sein de la localité	10
3.4 Critères d'éligibilité pour intégrer un tronçon de « route affectée à la circulation générale » dans une zone 30	10
3.5 Conditions de mise en œuvre des abaissements de vitesse en localité	11
4. Processus A : instauration d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre sur une « route non affectée à la circulation générale »	12
4.1 Contexte	12
4.2 Contenu du dossier de la demande d'abaissement	12
4.3 Procédure	13
5. Processus B : abaissement de la vitesse sur une « route affectée à la circulation générale » et éligible à un abaissement de vitesse	15
5.1 Contexte	15
5.2 Contenu du dossier d'expertise	15
5.3 Procédure	15
6. Processus C : « route affectée à la circulation générale » et non éligible à un abaissement de vitesse	16
6.1 Contexte	16
6.2 Mesures envisageables	16
7. Schémas explicatifs	18
8. Entrée en vigueur et mesures transitoires	29

PRÉAMBULE

La présente directive donne les bases légales, les références et les procédures à suivre lorsqu'une municipalité souhaite instaurer une zone 30 km/h ou une zone de rencontre sur une partie de son réseau routier.

Cette directive DGMR a été élaborée en raison des modifications des bases légales entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Il s'agit notamment de la modification de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21) ainsi que de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30; RS 741.213.3).

La présente directive ne concerne pas l'instauration du 30 km/h nocturne pour des raisons de protection contre le bruit.

Bases légales:

- Loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01)
- Ordonnance sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21)
- Ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30; RS 741.213.3)
- Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11)
- Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41)
- Loi vaudoise sur les routes (LRou; BLV 725.01)
- Règlement d'application de la loi vaudoise sur les routes (RLRou; BLV 725.01.1)
- Loi vaudoise sur la circulation routière (LVCR; BLV 741.01)
- Règlement d'application de la loi vaudoise sur la circulation routière (RLVCR; 741.01.1)

IMPRESSUM

Éditeur : Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)

Conception et rédaction : UrbanMoving Ingénierie Sàrl

Graphisme : moserdesign.ch

Photos : ARC Jean-Bernard Sieber

© État de Vaud, DGMR, première édition, janvier 2023

1. LES OBJECTIFS D'UN ABAISSEMENT DE LA VITESSE EN LOCALITÉ

En localité, l'espace de la voirie doit offrir les conditions pour une bonne cohabitation des différentes formes de mobilité.

L'abaissement de la vitesse participe grandement à améliorer, d'une part, la qualité de vie des riverain·e·s dans la traversée de la localité et, d'autre part, la sécurité de tous les modes de transport.

Il convient de distinguer deux types de réseaux routiers en localité pouvant être sujets à un abaissement de la vitesse :

1. **Réseau de « routes affectées à la circulation générale »** : en effet, la base légale en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023 offre la possibilité, sous réserve de certaines conditions, d'englober un tronçon de « route affectée à la circulation générale »¹ dans une zone 30 attenante. Il s'agit toutefois de trouver le subtil équilibre entre une bonne cohabitation des modes de transport et les exigences d'écoulement des flux de manière sûre, performante et économique.
2. **Réseau de « routes non affectées à la circulation générale »** : les voiries des « routes non affectées à la circulation générale » se prêtent bien à la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. En règle générale, elles disposent d'une largeur moindre de la chaussée, de quartiers d'habitation densifiés et par conséquent d'une présence plus importante d'usagères et usagers plus vulnérables (piéton·ne·s, enfants, personnes à mobilité réduite, cyclistes).

1.1 Améliorer la sécurité routière

La modération du trafic à l'intérieur des localités offre un énorme potentiel d'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble des usagères et usagers.

La mise en place d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre présente de nombreux avantages pour apaiser les rues : avec une vitesse réduite, la sécurité augmente de manière importante. En effet, l'influence de la vitesse n'est pas linéaire lors d'une collision : le risque pour un·e piéton·ne d'être tué en cas de collision avec un véhicule circulant à 50 km/h est six fois plus élevé qu'à 30 km/h, selon le Bureau de prévention des accidents (ci-après le BPA)². Le risque de décès des piéton·ne·s augmente de manière exponentielle avec la vitesse au moment de la collision.

La distance d'arrêt d'un véhicule est aussi considérablement diminuée avec une vitesse modérée. Cette distance d'arrêt est d'environ 20 mètres à la vitesse de 30 km/h et de presque 40 mètres, soit deux fois plus longue, à la vitesse de 50 km/h, selon le BPA.

¹ La notion de « route affectée à la circulation générale » est définie par l'art. 1 al. 9 OSR : « 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 ». Les « routes non affectées à la circulation générale » sont le solde des routes communales collectrices, de desserte et de quartier.

² BPA, « Zones 30, guide pour une mise en œuvre réussie », Documentation technique 2.355, novembre 2022.

Par ailleurs, en diminuant la vitesse, le champ de vision de l'automobiliste s'élargit. Ainsi, le contact visuel peut se faire avec les autres usagères et usagers comme les piéton·ne·s ou d'autres véhicules dans des intersections.

En définitive, avec une zone 30 ou une zone de rencontre, le nombre et la gravité des accidents diminuent. Cette mesure simple à mettre en œuvre permet de sauver des vies.

1.2

Améliorer la cohabitation des modes de transport et la qualité des espaces publics

La mise en place d'une zone 30, et encore davantage celle d'une zone de rencontre, est l'occasion de revoir l'aménagement des rues et d'améliorer la qualité des espaces publics.

En diminuant la vitesse, il est possible de redistribuer l'espace public aux différentes catégories d'usagères et usagers en protégeant les plus vulnérables et en favorisant les modes actifs.

Ainsi, avec une vitesse réduite en localité, les modes actifs comme la marche et le vélo sont favorisés. De plus, le gabarit routier nécessaire pour rouler à 30 km/h est plus faible que celui nécessaire à une circulation à 50 km/h, ce qui permet, par exemple, d'augmenter la présence végétale dans la localité, d'élargir les trottoirs et/ou de créer des contresens cyclables.

Concernant l'abaissement de la vitesse à 30 km/h sur une « route affectée à la circulation générale », la crainte est souvent que le trafic se reporte dans les quartiers et que la vitesse des transports publics soit pénalisée. En englobant ce tronçon dans une zone 30 et en le laissant prioritaire sur les autres routes, ces craintes sont levées.



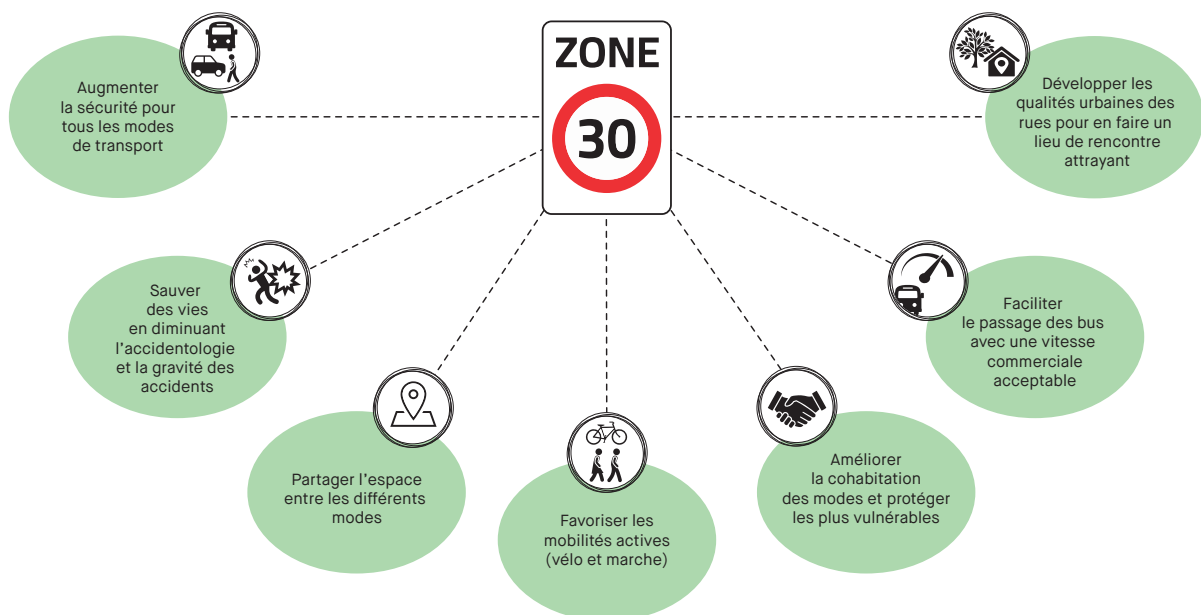
En effet, les projets d'abaissement de vitesse à 30 km/h réalisés ailleurs en Suisse ont montré que cette mesure était acceptable pour les transports publics et qu'ils ne généraient pas de reports de trafic dans les quartiers avoisinants³. D'ailleurs, l'étude démontre que ce n'est pas la limitation à 30 km/h qui ralentit les transports publics, mais plutôt les croisements en priorité de droite. Ainsi, en maintenant le caractère prioritaire de la « route affectée à la circulation générale » dans les différentes intersections, la vitesse commerciale des transports publics n'est que marginalement affectée. Toutefois, pour les cas où des lignes de transports publics se verraient ralenties par un parcours à 30 km/h, des mesures d'accompagnement peuvent être envisagées afin de compenser les pertes de temps de parcours.

1.3 Augmenter la qualité de vie des riverain·e·s

Dans une traversée de localité, la densité d'habitant·e·s et de riverain·e·s est plus importante et ils résident parfois à proximité immédiate des axes de circulation. Le trafic qui s'écoule sur ces routes engendre des nuisances sonores qui péjorent la qualité de vie et qui ont un impact sur la santé. La modération du trafic offre un cadre de vie plus agréable en localité en raison de la diminution des nuisances sonores, ce qui aboutit à une amélioration de la santé des personnes habitant à proximité.

En effet, cette mesure est efficace pour la diminution du bruit et est confirmée dans plusieurs jurisprudences du Tribunal fédéral. Elle permet de limiter les nuisances sonores à la source des émissions et doit être étudiée avant la proposition d'autres mesures sur le chemin de propagation du bruit ou de mesures d'allègement.

Les avantages des zones 30



³ Mandat de recherche SVI-OFROU 2015/004 sur le thème « Limitations à 30 km/h sur les routes principales – limites et réalisations », ZHAW, Metron, Basler & Hofmann, BüroKobi, octobre 2019

2. DÉFINITIONS

2.1

Réseau routier

Le réseau routier peut être classé de la manière suivante :

- Réseau national
- Réseau cantonal
- Réseau communal
- Réseau privé

2.2

Hiérarchie du réseau routier cantonal

Dans le canton de Vaud, le réseau routier cantonal est subdivisé en trois catégories :

- Réseau de base
- Réseau complémentaire
- Réseau d'intérêt local

Par ailleurs, le réseau routier s'organise « en » et « hors » traversée de localité. Ces données sont consultables sur le guichet cartographique cantonal⁴.

2.3

Hiérarchie du réseau routier communal

Les routes communales peuvent avoir une hiérarchie, selon différentes catégories, établie en fonction de l'importance et de la fonction de la route dans le réseau. Les terminologies de cette hiérarchie varient parfois d'une commune à une autre ou d'un projet d'agglomération à un autre. En règle générale, la hiérarchie est définie dans la planification de la commune.

Deux grandes catégories de routes communales peuvent être définies :

- Le réseau principal / de liaison / de distribution
- Le réseau collecteur / de desserte / de quartier

2.4

« Routes affectées à la circulation générale »

La notion de « route affectée à la circulation générale » est définie par l'art. 1 al. 9 OSR : « 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 ». Par ailleurs, au sens de la norme VSS 40 040B, il s'agit des routes où la fonction de transport est essentielle.

Les « routes affectées à la circulation générale » comprennent :

- Toutes les routes cantonales en traversée de localité
- Le réseau communal des routes principales, de liaison, de distribution

Par conséquent, sont considérées comme des « routes non affectées à la circulation générale » :

- Le solde du réseau communal collecteur, de desserte et de quartier.

Le réseau des routes nationales et des routes privées n'est pas pris en compte dans cette directive. Par analogie avec le réseau communal de desserte, les routes privées peuvent être assimilées à des « routes non affectées à la circulation générale ».

2.5 Zones 30

Les zones 30 délimitent un périmètre urbain dans lequel la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h et dans lequel les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique entre tous les modes de déplacement.

Ces zones seront d'autant mieux acceptées et respectées que leur conception incitera les automobilistes à adopter une conduite modérée et à faire preuve d'égards envers les autres usagères et usagers.

Les routes « affectées et non affectées à la circulation générale » faisant partie de zones industrielles ne sont pas éligibles pour une zone 30.

2.6 Zones de rencontre

Les zones de rencontre délimitent un périmètre urbain dans lequel la vitesse maximale est de 20 km/h avec la priorité aux piéton·ne·s sur toute l'aire de circulation. Les aménagements sont tels qu'ils favorisent une mixité des flux et un traitement à caractère piétonnier de l'espace public.

2.7 Périmètre des zones et portes d'entrée

Les zones 30 et les zones de rencontre sont délimitées dans le territoire sous la forme d'un périmètre qui entoure un réseau de voirie. Le franchissement de ce périmètre constitue une porte d'entrée dans la zone 30 ou la zone de rencontre.



3. ABAISSEMENT DE VITESSE EN LOCALITÉ

En règle générale, en traversée de localité, la limitation de vitesse est de 50 km/h sur l'ensemble du réseau (art. 4a al. 1 let. a OCR).

À l'intérieur de cette limitation générale de vitesse, il est possible d'instaurer trois sortes de zones :

- Des zones 30
- Des zones de rencontre
- Des zones piétonnes

3.1 Principes généraux sur une « route non affectée à la circulation générale »

Les zones 30, les zones de rencontre et les zones piétonnes ne sont admises que sur les « routes secondaires non affectées à la circulation générale » (art. 2a al. 5 OSR).

Sur le réseau de « routes non affectées à la circulation générale » englobé dans une zone 30, l'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis à l'exception de besoins spéciaux (notamment aux abords des écoles et homes) conformément à l'art. 4 al. 2 OZ30.

De plus, en règle générale, la priorité de droite s'applique dans les intersections des zones 30 et des zones de rencontre. Il est admis de déroger à la règle de la priorité de droite par l'emploi de signaux, uniquement si la sécurité routière l'exige (problème de visibilité par exemple) ou si la route à laquelle il est prévu de conférer la priorité fait partie d'un réseau défini de voies cyclables (art. 4 al. 1 OZ30).

3.2 Principes généraux sur une « route affectée à la circulation générale »

En fonction de certains critères définis au chapitre 3.4, il est possible d'intégrer un tronçon de « route affectée à la circulation générale » dans une zone 30 si la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de « route affectée à la circulation générale » (art. 2a al. 6 OSR), conformément aux exigences de l'art. 108 al. 1, 2 et 4 OSR.

L'intégration d'un tronçon de « route affectée à la circulation générale » dans une zone 30 respecte les principes suivants :

- Ce tronçon de route reste prioritaire sur le reste du réseau même en étant intégré dans une zone 30 (conservation des cédez-le-passage, stops ou trottoirs traversants attenants).
- Les entrées et sorties de la zone 30 doivent être aménagées de manière à mettre en évidence le changement de régime de vitesse (effet de portes).
- Il est possible de conserver des passages pour piétons conformes aux normes en vigueur sur ce tronçon de route ainsi que sur les débouchés attenants. En effet, l'art. 4 al. 2 OZ30 ne s'applique pas sur un tronçon de « route affectée à la circulation générale » intégré dans une zone 30.

3.3 Urbanisation et densité au sein de la localité

L'urbanisation de la localité s'effectue de manière diversifiée autour du réseau routier traversant celle-ci. Le réseau routier dessert des quartiers d'habitation avec des variations de densité et d'usage. En outre, des secteurs de commerces et d'activités multiples peuvent border le domaine public, des bâtiments publics et des établissements scolaires peuvent aussi se situer à proximité. Enfin, des secteurs d'industrie peuvent également être présents dans ce territoire.

Ainsi, la densité de la population et des emplois doit être prise en considération lors des réflexions. La variation de cette densité, conjointement à la diversité d'activités, génère une demande de mobilité qui fluctue d'un secteur à un autre au sein d'une même localité. Par ailleurs, les nuisances sonores liées au trafic doivent être prises en compte dans le cadre d'un assainissement au sens de l'OPB.

La bonne prise en considération de l'urbanisation, de la densité, des flux de mobilité douce et de l'activité bordant le réseau est essentielle pour déterminer si un tronçon de « route affectée à la circulation générale » est éligible à un abaissement à 30 km/h et, par conséquent, à son intégration dans une zone 30.

3.4 Critères d'éligibilité pour intégrer un tronçon de « route affectée à la circulation générale » dans une zone 30

L'art. 2a al. 6 OSR précise : *« 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 »*.

Conformément à l'art. 108 al. 4 OSR, l'expertise démontrera la nécessité de la mesure, son opportunité et si elle respecte le principe de proportionnalité.

En préambule, les deux critères suivants seront remplis :

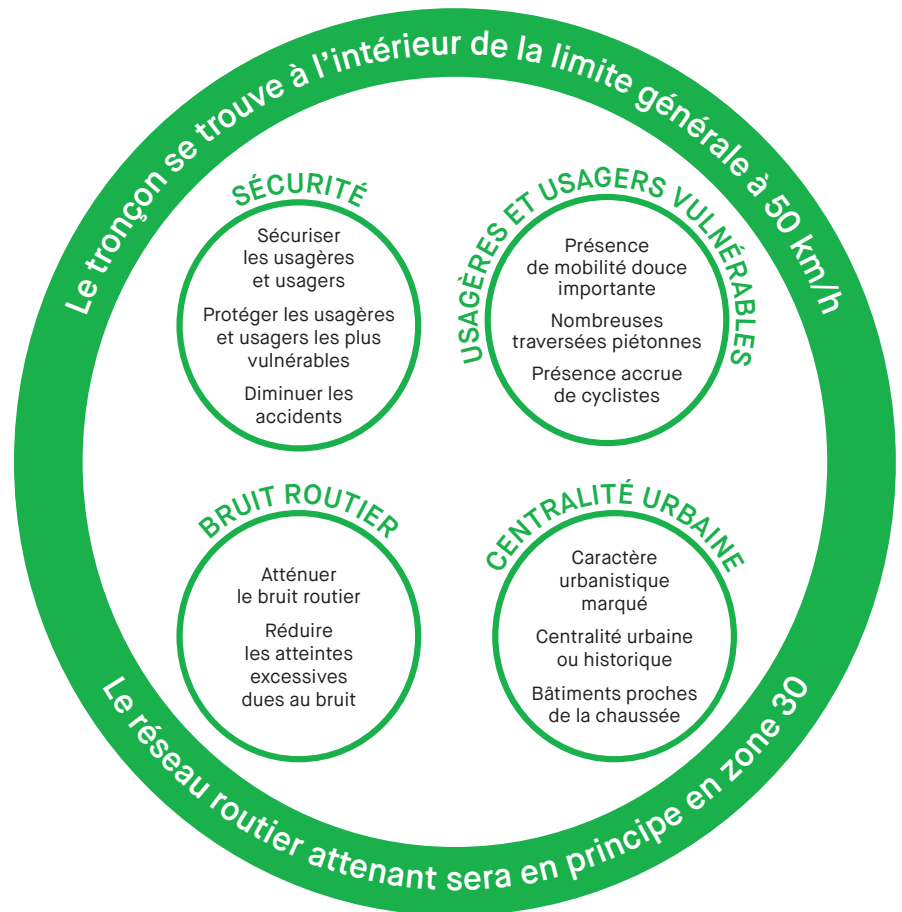
1. Le tronçon se trouve à l'intérieur de la limite générale à 50 km/h.
2. Le réseau routier attenant sera en principe en zone 30.

En outre, un tronçon d'une « route affectée à la circulation générale » est éligible à un abaissement de la vitesse à 30 km/h lorsque l'un des critères suivants est respecté :

1. La mesure permet d'améliorer la sécurité des usagers et usagères, de protéger les plus vulnérables (piétons·ne·s, enfants, personnes à mobilité réduite, cyclistes) et de diminuer les accidents.
2. De part et d'autre du tronçon se trouvent des pôles d'attraction induisant de nombreuses traversées piétonnes et une présence accrue de cyclistes sur l'axe (usage commercial dense, usage résidentiel dense, places, établissements scolaires, homes, parcs, interfaces de transport, etc.).
3. La mesure permet une atténuation du bruit et des nuisances sonores et contribue à réduire les atteintes excessives dues au bruit au sens de la législation sur la protection de l'environnement.
4. Le bâti de part et d'autre du tronçon présente un caractère urbanistique marqué : forte densité, centralité urbaine, aspect historique, bâtiments proches de la chaussée, etc.

Il est précisé que l'intégration se limite à la signalisation et qu'il sera toujours tenu compte des différentes fonctions des routes. En outre, les dispositions de l'OZ30 ne s'appliquent pas aux tronçons de « routes affectées à la circulation générale » intégrés à une zone 30.

Les critères d'éligibilité pour intégrer un tronçon de « route affectée à la circulation générale » dans une zone 30



3.5

Conditions de mise en œuvre des abaissements de vitesse en localité

Pour rappel, seuls les tronçons de « routes affectées à la circulation générale » répondant à certains critères définis au chapitre précédent peuvent être éligibles à un abaissement de vitesse à 30 km/h et intégrés dans une zone 30.

Trois cas de figure sont distingués (développés dans les chapitres 4, 5 et 6) :

- La commune souhaite instaurer une zone 30 ou une zone de rencontre sur le réseau communal composé de « routes non affectées à la circulation générale ». Dans ce cas, la commune effectue une demande d'abaissement et une expertise n'est pas requise.
- La commune souhaite abaisser la vitesse à 30 km/h sur le réseau communal ou cantonal composé de « routes affectées à la circulation générale », cela afin de l'intégrer dans une zone 30 attenante. Dans ce cas, le tronçon doit répondre aux critères d'éligibilité au 30 km/h selon l'art. 108 OSR définis au chapitre 3.4. La commune effectue une demande d'abaissement et, si elle ne dispose pas d'une « délégation de compétence », le canton réalise une expertise.
- La commune souhaite abaisser la vitesse sur une « route affectée à la circulation générale » appartenant au réseau cantonal ou communal et le tronçon en question ne répond pas aux critères d'éligibilité au 30 km/h selon l'art. 108 OSR définis au chapitre 3.4. Dans ce cas, le tronçon ne peut pas être englobé dans une zone 30, mais d'autres mesures d'aménagements sont à envisager.

4. PROCESSUS A : INSTAURATION D'UNE ZONE 30 OU D'UNE ZONE DE RENCONTRE SUR UNE « ROUTE NON AFFECTÉE À LA CIRCULATION GÉNÉRALE »

4.1 Contexte

Le processus A concerne le cas où une municipalité fait la demande d'instaurer une zone 30 ou une zone de rencontre sur un réseau de voiries communales composé de « routes non affectées à la circulation générale » en traversée de localité.

Dans ce cas de figure, en application du nouveau droit en vigueur, l'expertise n'est plus requise. Désormais, il appartient à la commune de constituer un dossier de demande d'abaissement de vitesse complet et conforme, qui sera présenté auprès de la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après DGMR).

4.2 Contenu du dossier de la demande d'abaissement

Le dossier de demande d'abaissement comprend les éléments suivants :

- Un **descriptif succinct de la situation actuelle** permettant la bonne compréhension des enjeux : plan de la voirie, localisation des générateurs piétons (arrêts de transports publics, écoles et commerces par exemple), régime de vitesse actuel, y compris le périmètre de la future zone 30 et/ou zone de rencontre.
- Une **analyse des flux de mobilité douce (non quantifiée)** présents dans le site (ou futurs en cas de développements planifiés) : identifier les passages pour piétons à maintenir ou à supprimer ; identifier les itinéraires vélo à ouvrir en contresens cyclable ou à sécuriser.
- **Les plans de signalisation du projet** de zone 30 et/ou de zone de rencontre : plans de marquage et de signalisation verticale actuels / nouveaux / supprimés en vue de la publication dans la Feuille des avis officiels (ci-après FAO).

Il n'est donc plus nécessaire de mesurer des charges de trafic ni de mesurer des vitesses pour effectuer une demande d'abaissement en zone 30 ou zone de rencontre.

Pour les besoins de la publication dans la FAO, qui fait office de mise à l'enquête, il est nécessaire de transmettre une demande complète.

4.3

Procédure

1. Le dossier de demande d'abaissement est élaboré par la commune. La demande d'abaissement est transmise à la DGMR, qui effectue un contrôle en légalité.
2. Le préavis de la Commission consultative de circulation (ci-après la CCC) n'est pas requis. Seule une information est transmise à la CCC et le dossier est publié par la DGMR dans la FAO.
3. La publication dans la FAO vaut décision et, partant, ouvre un droit de recours à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (ci-après CDAP). Le délai de recours contre la décision est de 30 jours dès la date de la publication. En l'absence de recours dans le délai précité, la mesure d'abaissement devient exécutoire et définitive.
4. La commune a la charge de l'exécution du projet. Après la réalisation du projet, un avis de pose est transmis à la DGMR par la commune.





5. PROCESSUS B: ABAISSEMENT DE LA VITESSE SUR UNE «ROUTE AFFECTÉE À LA CIRCULATION GÉNÉRALE» ET ÉLIGIBLE À UN ABAISSEMENT DE VITESSE

5.1 Contexte

Ce processus B est valable pour toute demande d'abaissement de la vitesse sur une « route affectée à la circulation générale » et en présence d'une zone répondant aux critères d'éligibilité pour un abaissement de la vitesse à 30 km/h.

Le canton a la charge de l'expertise pour les communes qui n'ont pas de délégation de compétence en matière de signalisation. Pour ce faire, il mandate la Sous-commission des limitations de vitesse (ci-après la SCLV).

5.2 Contenu du dossier d'expertise

Le dossier de demande d'abaissement contient les mêmes éléments que ceux indiqués dans le processus A.

La SCLV procède à une expertise sur la base des éléments contenus dans le dossier de demande d'abaissement et effectue des analyses supplémentaires, à savoir :

- Des comptages de trafic et des mesures de vitesse pour comprendre le fonctionnement actuel sur le réseau
- Des investigations sur l'accidentologie ainsi que sur le bruit routier
- Une prise en compte du réseau de transports publics, notamment par rapport à la vitesse commerciale. Si nécessaire, des mesures d'accompagnement seront mises en place
- Une visite sur place, en présence de représentantes et représentants de la commune
- Le rapport d'expertise doit également comprendre une pesée des intérêts et un examen de la proportionnalité

5.3 Procédure

1. La demande d'abaissement reste sous la responsabilité de la commune de manière identique au processus A.
2. La DGMR procède à un examen en légalité de la demande émanant de la commune.
3. L'expertise est réalisée par la SCLV et un rapport d'expertise est produit. Le dossier de demande d'abaissement et l'expertise peuvent être réalisés séparément ou simultanément selon les circonstances.
4. Le dossier, composé de la demande d'abaissement et de l'expertise, est soumis à la CCC pour préavis, sauf pour les routes communales de communes avec délégation de compétence.
5. Après consultation de la CCC, la DGMR publie la mesure dans la FAO.
6. La publication dans la FAO vaut décision et ouvre, dès lors, un droit de recours à la CDAP. Ici aussi, le délai de recours contre la décision d'abaissement de la vitesse est de 30 jours dès la date de la publication. En l'absence de recours dans ce délai, la décision devient exécutoire et définitive.
7. La commune a la charge de l'exécution du projet. Elle transmet à la DGMR un avis de pose après la réalisation du projet.

6. PROCESSUS C: «ROUTE AFFECTÉE À LA CIRCULATION GÉNÉRALE» ET NON ÉLIGIBLE À UN ABAISSEMENT DE VITESSE

6.1 Contexte

Ce processus C est valable pour une « route affectée à la circulation générale » qui ne remplirait pas les critères d'éligibilité à un abaissement à 30 km/h conformément à l'art. 108 OSR. Dans cette configuration, aucun tronçon d'une telle route ne peut être englobé dans une zone 30.

6.2 Mesures envisageables

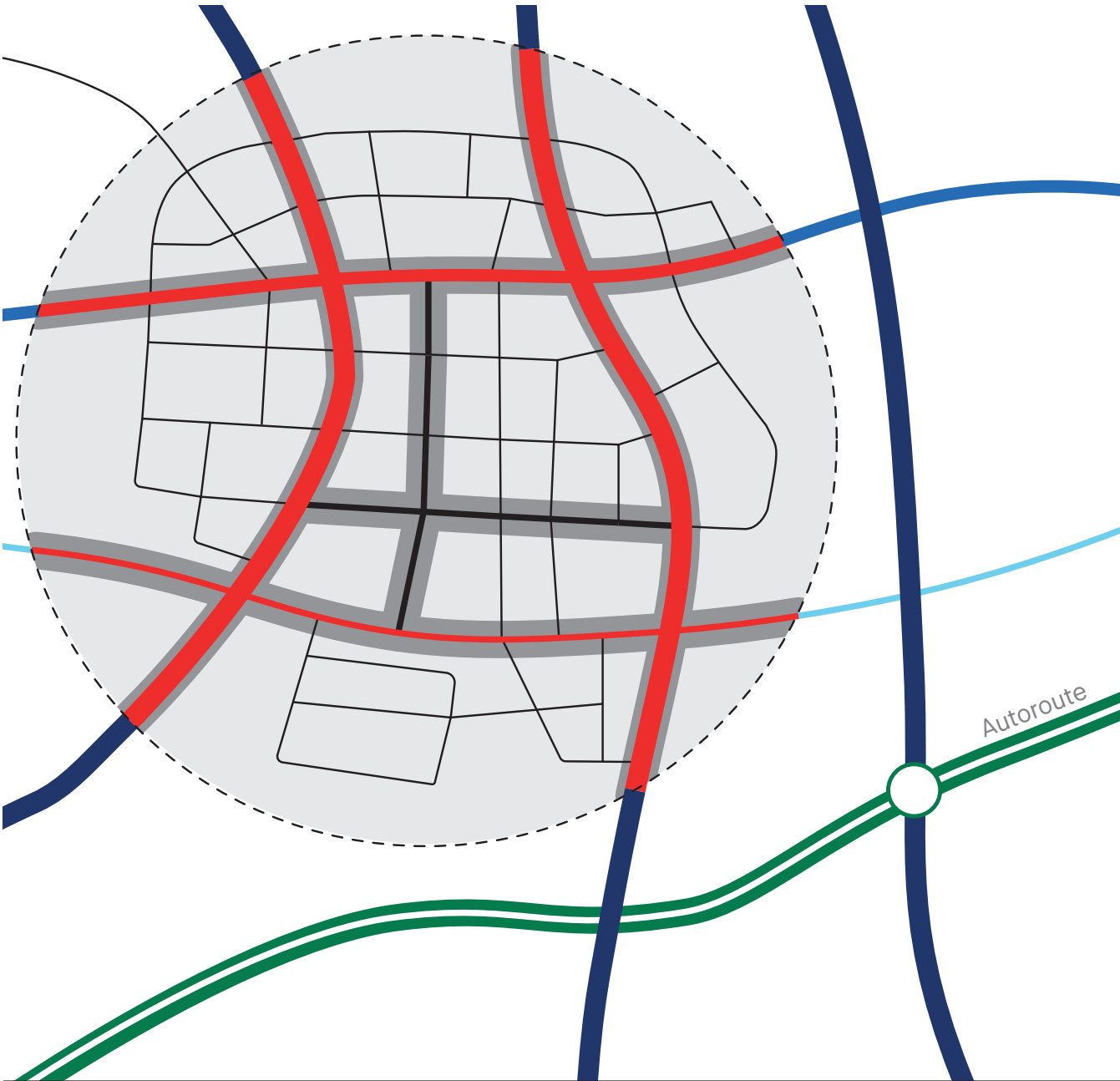
Sans modifier le régime de vitesse de 50 km/h, d'autres mesures restent cependant envisageables, sous certaines conditions, en vue d'atténuer les nuisances et améliorer la qualité de vie des riverain·e·s. Ainsi :

- L'aménagement de la voirie peut être revu en redistribuant l'espace public routier au profit d'autres mobilités, comme la mobilité active ou les transports publics.
- Un aménagement paysager et qualitatif des espaces publics qui contribuerait à l'amélioration de la perception de cette artère sans empiéter sur les exigences d'un trafic motorisé sûr, performant et économique.
- Un abaissement de la vitesse à 30 km/h la nuit reste aussi une mesure à étudier sur ce type de tronçon, afin de diminuer les nuisances sonores nocturnes et réduire les atteintes excessives dues au bruit, au sens de la législation sur la protection de l'environnement. La demande d'un abaissement nocturne de la vitesse à 30 km/h doit parvenir à la DGMR sous la forme exclusive d'un addenda aux études d'assainissement du bruit déjà effectuées.



7. SCHÉMAS EXPLICATIFS

Structure du réseau



Légende

		Hors traversée de localité	En traversée de localité	Route affectée à la circulation générale
Canton	réseau de base (B)			
	réseau complémentaire (C)			
	réseau d'intérêt local (IL)			
Commune	réseau communal			
	principal / liaison / distribution			
	collecteur / desserte / quartier			

Le réseau de routes est composé de :

- Routes nationales
- Routes cantonales
- Routes communales
- Routes privées

Les routes cantonales sont classées en trois catégories :

- Le réseau de base (B)
- Le réseau complémentaire (C)
- Le réseau d'intérêt local (IL)

Le réseau routier s'organise « en » et « hors » localité.

**Hors traversée
de localité**

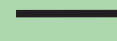
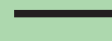


**En traversée
de localité**



Les routes communales peuvent avoir une hiérarchie selon différentes catégories :

- Réseau principal / liaison / distribution
- Collecteur / desserte / quartier



Définition des « routes affectées à la circulation générale »



Une route affectée à la circulation générale est définie par le nouvel art. 1 al. 9 OSR :
« 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. »

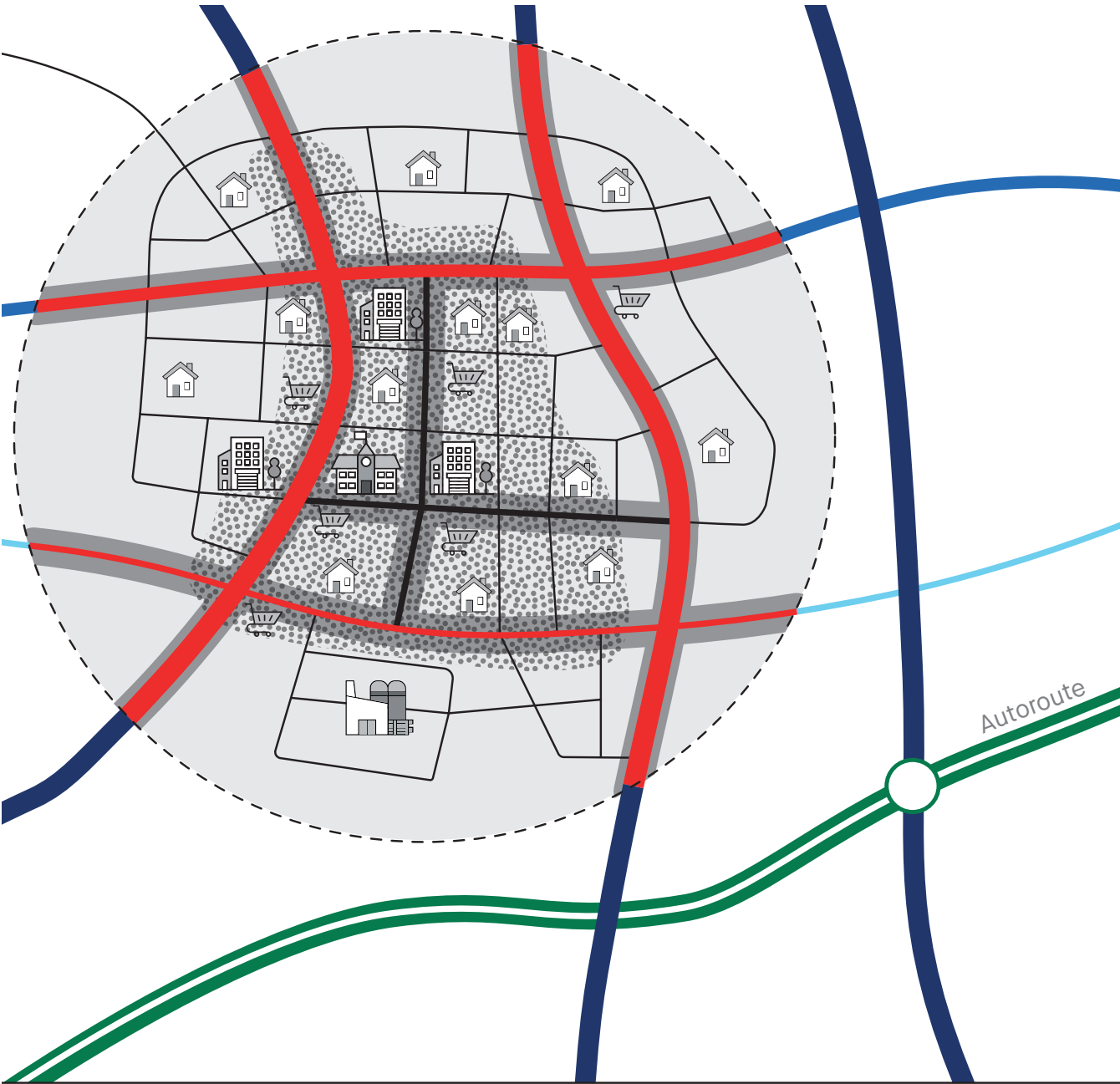
Sont considérées comme des « routes affectées à la circulation générale » :

- Toutes les routes cantonales en traversée de localité
- Le réseau communal des routes principales, de liaison, de distribution

Sont considérées comme des « routes non affectées à la circulation générale » :

- Le solde du réseau communal : collecteur / desserte / quartier

Conditions de mise en œuvre
des abaisséments de vitesse
en localité



Légende

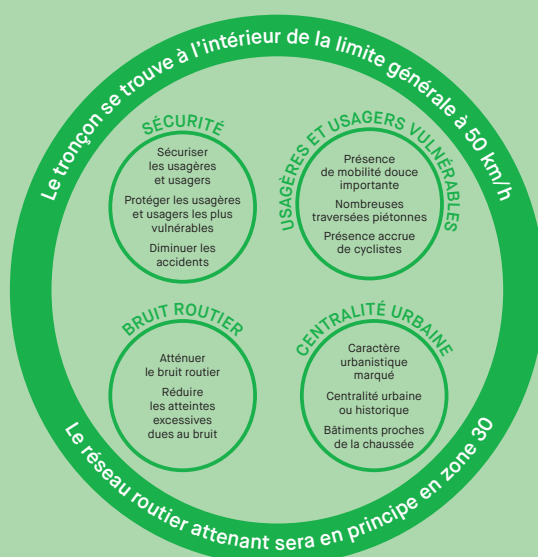
		Hors traversée de localité	En traversée de localité	Route affectée à la circulation générale	Zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR
Canton	réseau de base (B)				
	réseau complémentaire (C)				
	réseau d'intérêt local (IL)				
Commune	réseau communal				
	principal / liaison / distribution				
	collecteur / desserte / quartier				

L'urbanisation de la localité s'effectue de manière variée autour du réseau routier :

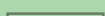
- Les quartiers d'habitation avec des variations de densité
- Les commerces et les activités
- Les bâtiments publics, écoles
- Les industries

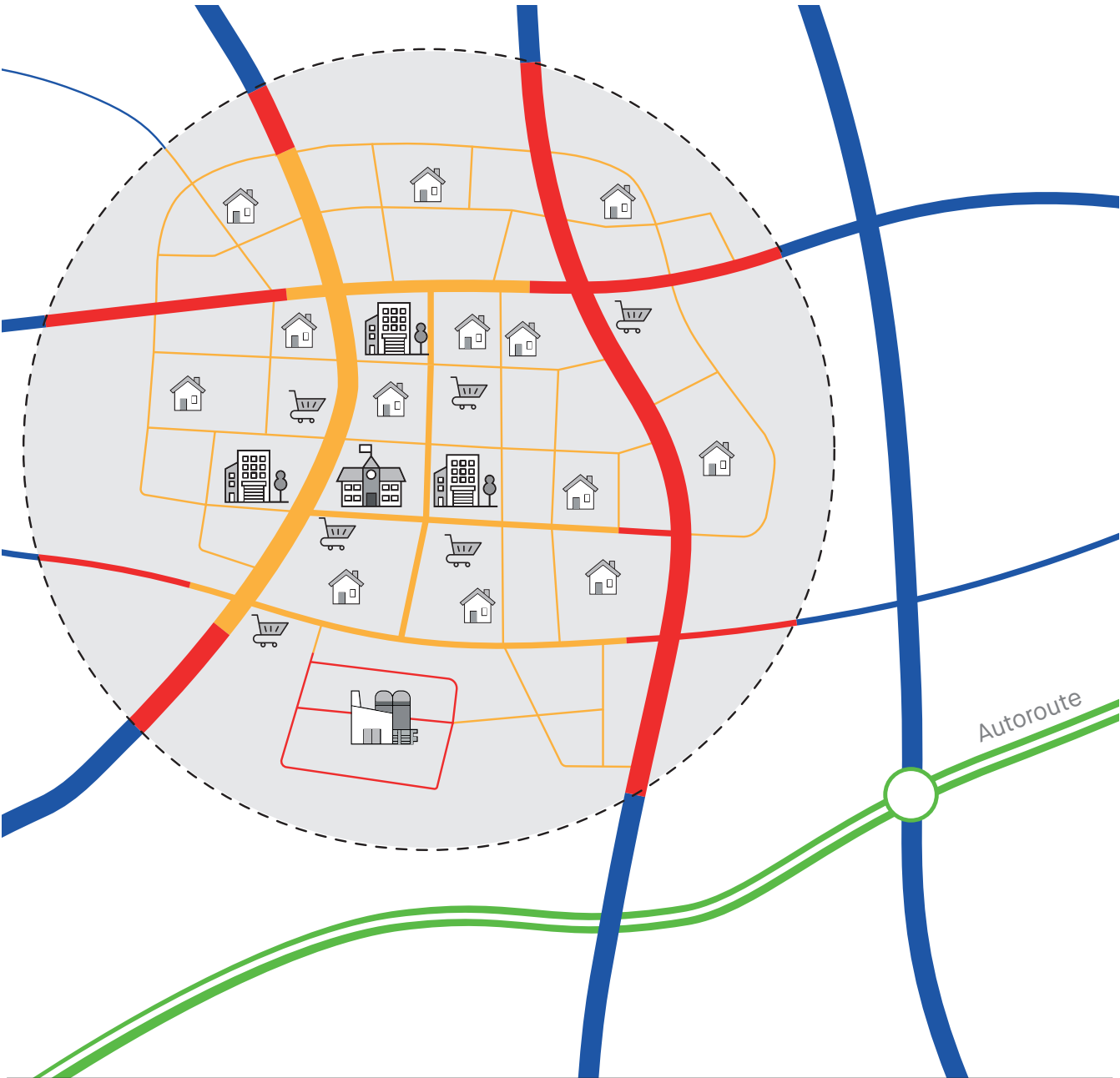


Les zones éligibles au 30 km/h selon l'art. 108 OSR sont situées au cœur de la localité et doivent répondre à des critères d'éligibilité.



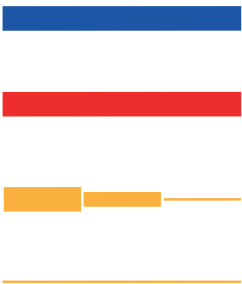
Conditions de mise en œuvre des abaissements de vitesse en localité :

(A)	Réseau communal non affecté à la circulation générale	_____	=	Demande	si ok		
	Réseau cantonal ou communal affecté à la circulation générale	Zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR					
(B)		+			=	Expertise	si ok 
(C)		+			=	Sans la présence d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR, il n'est pas possible d'instaurer une zone 30 sur ce réseau.	



Légende

- Réseau hors localité avec une vitesse entre 60 km/h et 80 km/h
- Réseau en localité avec un régime de vitesse générale à 50 km/h
- Réseau en localité en zone 30 km/h
- Réseau en localité en zone de rencontre



Régimes de vitesse

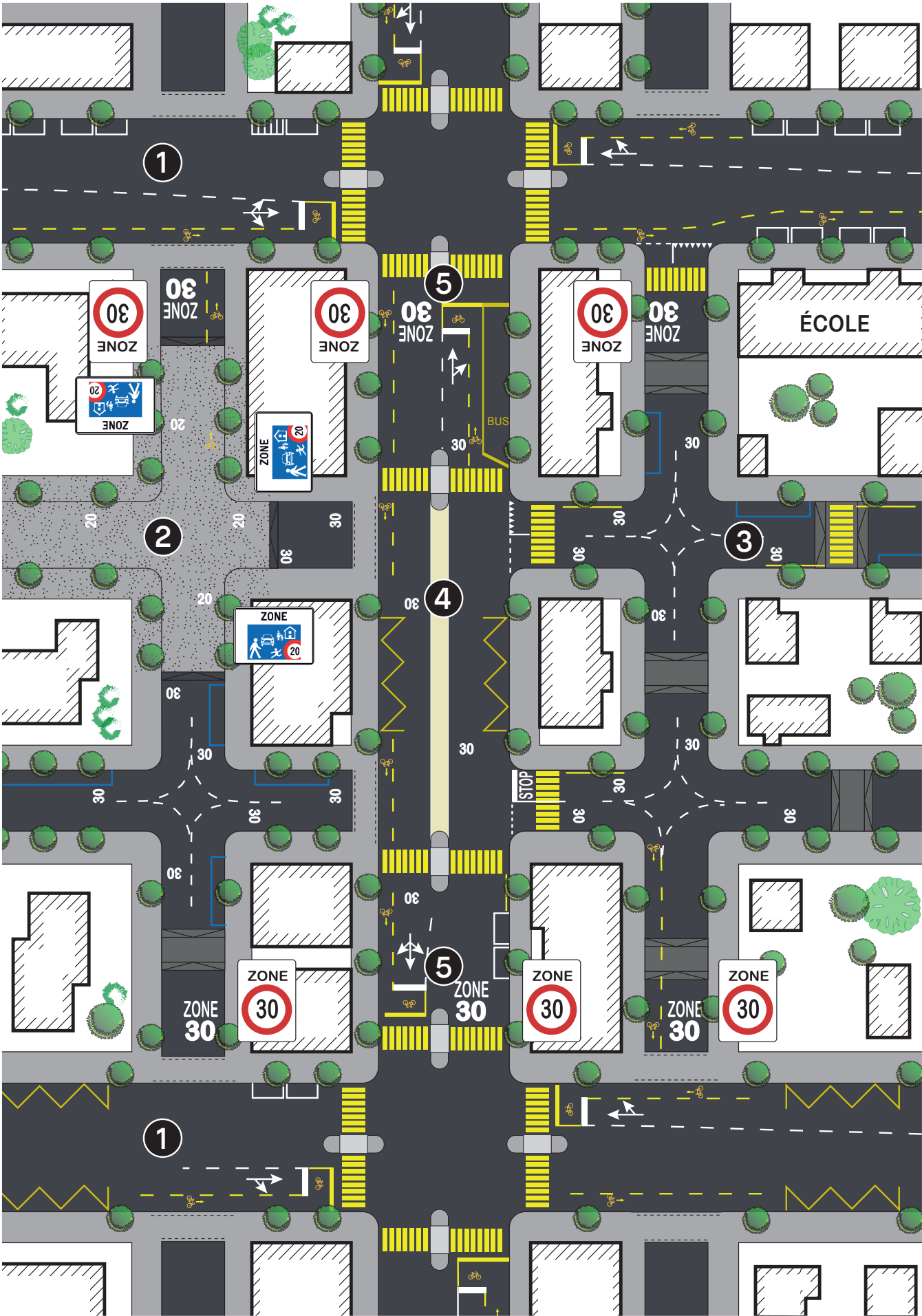


Sur le réseau de routes, le régime de vitesse peut varier :

- Hors traversée de localité, le régime de vitesse est en règle générale de 80 km/h avec des exceptions à 70 km/h et 60 km/h.
- En traversée de localité, la vitesse générale est de 50 km/h sur le réseau de « routes affectées à la circulation générale ».
- En traversée de localité, en fonction de certaines conditions, les « routes non affectées à la circulation générale » et une partie des « routes affectées à la circulation générale » qui satisfont à des critères d'éligibilité selon l'art. 108 OSR peuvent être en zone 30 km/h.
- En traversée de localité, les « routes non affectées à la circulation générale » peuvent être en zone de rencontre.



Représentation d'un réseau
de routes en traversée
de localité



1

Horizontalement, on distingue :

- Deux tronçons de « routes affectées à la circulation générale » situées en dehors d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR.
- Ces tronçons de routes ne peuvent pas être englobés dans une zone 30 puisqu'ils ne remplissent pas les conditions de la présente directive DGMR.
- Ces tronçons de routes restent limités à 50 km/h.

2

Sur la partie gauche de l'image, on distingue :

- Un réseau de « routes non affectées à la circulation générale » qui est en zone 30 avec une zone de rencontre incluse à l'intérieur du périmètre de la zone 30.
- Le quartier est délimité par des trottoirs traversants marquant la hiérarchie du réseau et donnant la priorité aux axes 1 et 4.

3

Sur la partie droite de l'image, on distingue :

- Un réseau de « routes non affectées à la circulation générale » qui est en zone 30.
- La présence d'une école justifie le maintien d'un passage pour piétons à l'intérieur de la zone 30.
- Le quartier est délimité par des pertes de priorité (cédez-le-passage et stop) ainsi que des trottoirs traversants donnant la priorité aux axes 1 et 4.

4

Verticalement, on distingue :

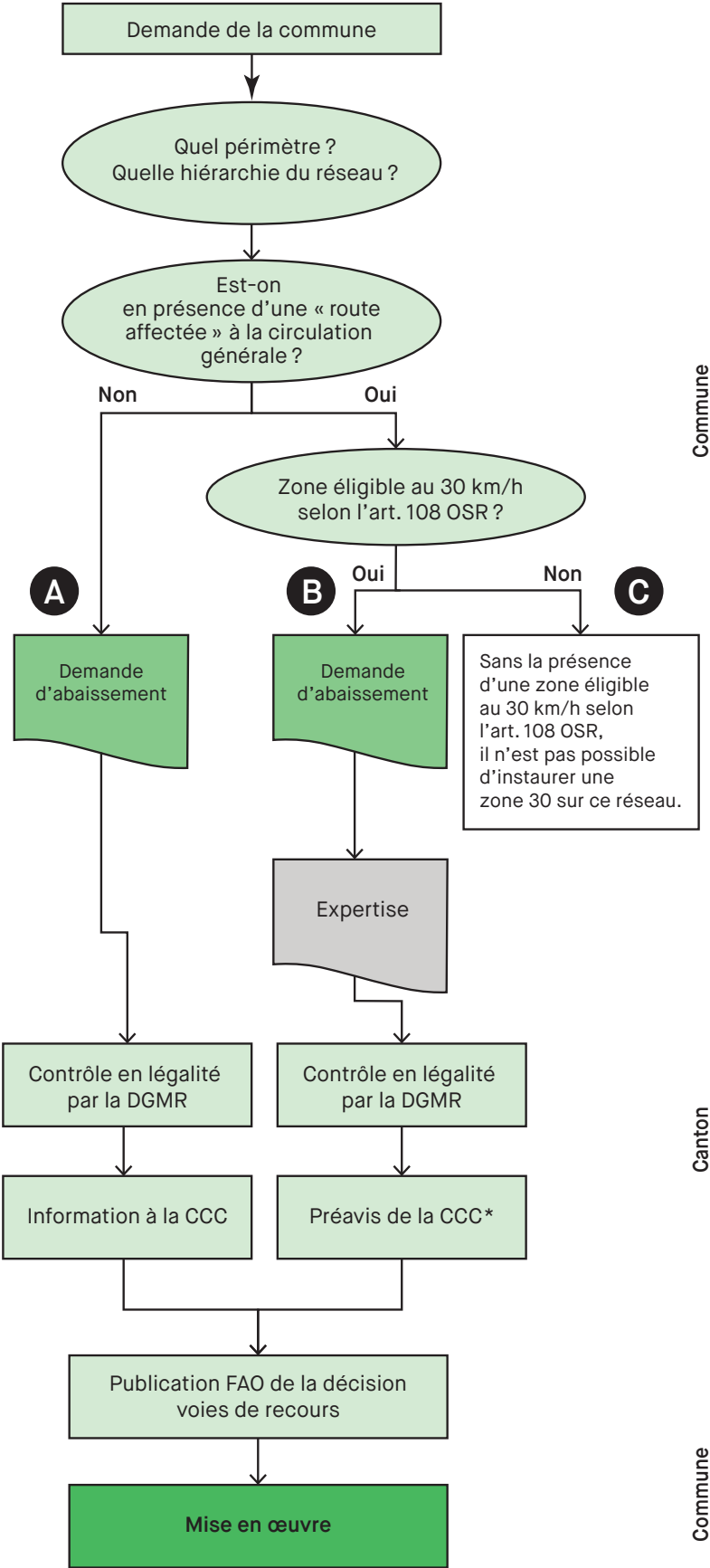
- Un tronçon de « route affectée à la circulation générale » située à l'intérieur d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR.
- Ce tronçon de route peut être englobé dans une zone 30 tout en gardant son caractère prioritaire puisqu'il répond aux conditions de la directive DGMR.

5

L'aménagement de ce tronçon de « route affectée à la circulation générale » traversant une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR peut se présenter ainsi :

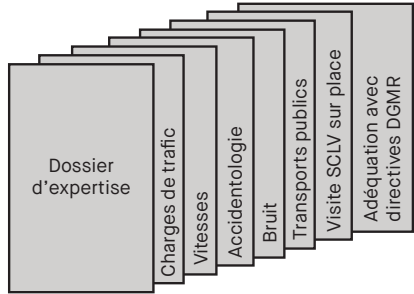
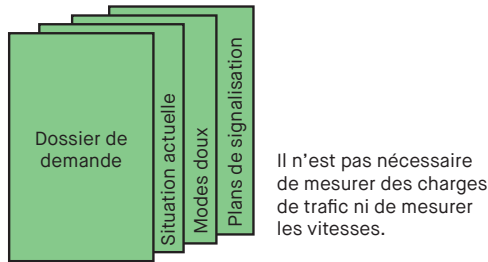
- L'aménagement doit être « conçu en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destiné à des transports sûrs, performants et économiques » (art. 1 al. 9 OSR).
- Le tronçon conserve la priorité sur les axes latéraux (maintien des trottoirs traversants ou des pertes de priorité par cédez-le-passage ou stop).
- Les transports publics conservent ainsi la priorité sur leur itinéraire.
- Les passages pour piétons peuvent être conservés dans la traversée de l'axe.
- Les passages pour piétons peuvent être conservés longitudinalement en traversée des voiries latérales.
- Si le besoin est avéré, la régulation lumineuse d'une intersection ou d'une traversée piétonne est possible.

Logigramme décisionnel
pour un abaissement de vitesse
en localité



Une « route affectée » à la circulation générale :

- toutes les routes cantonales en traversée de localité
- le réseau communal des routes principales, de liaison, de distribution



L'expertise est réalisée par la SCLV pour les communes ne disposant pas de délégation de compétence.



* sauf pour les routes communales de communes avec délégation de compétence



**Le contenu minimum d'un plan
de signalisation d'une zone 30
ou d'une zone de rencontre**

1

Le plan de situation de la zone :

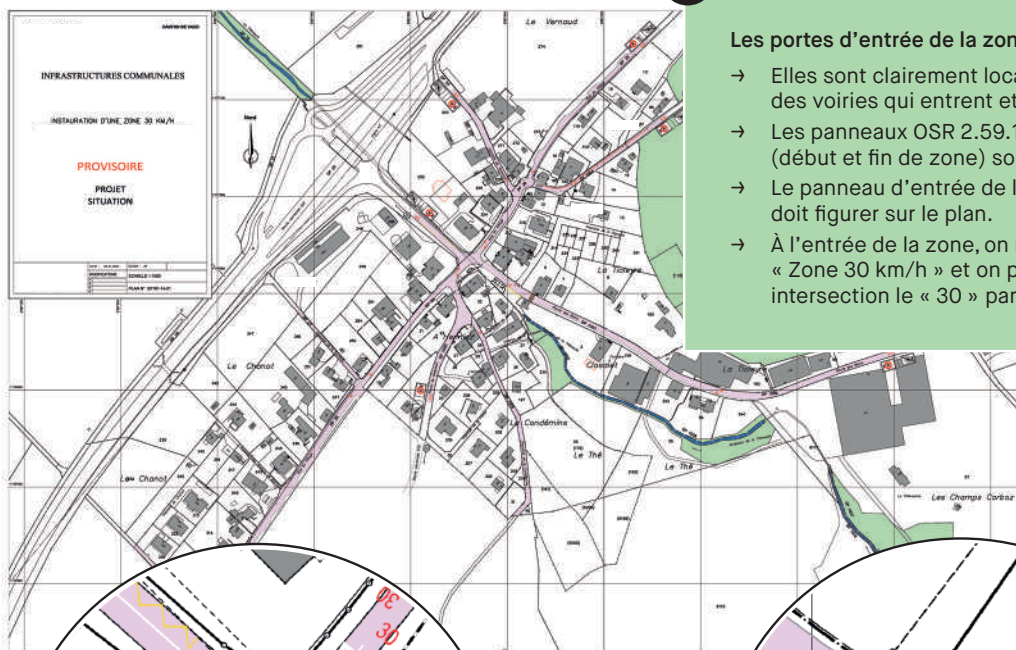
- La totalité du **périmètre** de la zone doit être représentée.
- Le **marquage routier** actuel, supprimé et projeté est indiqué.
- L'emplacement de la **signalisation verticale** actuelle, supprimée et projetée est indiqué.
- Le **tracé des routes cantonales** en traversée de localité est mis en évidence.



2

Les portes d'entrée de la zone :

- Elles sont clairement localisées sur l'ensemble des voiries qui entrent et sortent du périmètre.
- Les panneaux OSR 2.59.1 et 2.59.2 (début et fin de zone) sont indiqués.
- Le panneau d'entrée de localité (régime à 50 km/h) doit figurer sur le plan.
- À l'entrée de la zone, on marque sur la chaussée « Zone 30 km/h » et on peut rappeler après chaque intersection le « 30 » par un marquage au sol.



3

La gestion des pertes de priorité :

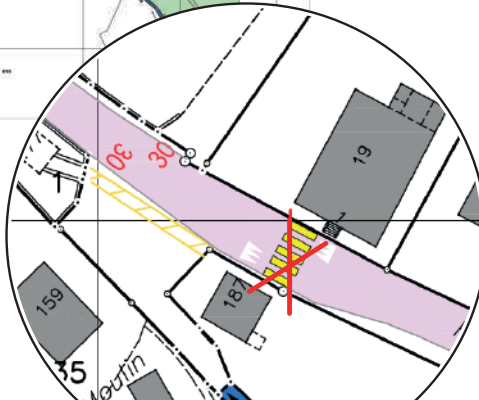
- Le plan de marquage doit permettre de comprendre la gestion des priorités dans les intersections.
- En règle générale, la priorité de droite s'applique dans les zones 30 et les zones de rencontre.



4

Les cheminements de mobilité douce :

- Le plan de marquage doit permettre de comprendre quels sont les passages pour piétons maintenus, supprimés ou nouveaux.
- On veillera à analyser la possibilité d'ouvrir des contresens cyclables dans les rues à sens unique.



8. ENTRÉE EN VIGUEUR ET MESURES TRANSITOIRES

Cette directive DGMR est applicable depuis le 1er janvier 2023 dans le canton de Vaud. Elle abroge les directives DGMR 03/2020 du 28 septembre 2020 et 01/2021 du 8 juin 2021.

Par ailleurs, la DGMR prévoit, à titre de mesure transitoire applicable dès à présent, qu'aucun contrôle ne sera réalisé quant aux zones de rencontre et aux zones 30 non encore contrôlées et instaurées avant le 1^{er} janvier 2023.

À cet égard, il convient de rappeler que la notion de surveillance du réseau est déjà établie par l'art. 6a al. 3 LCR, lequel dispose que la Confédération, les cantons et les communes doivent notamment examiner « si leurs réseaux routiers présentent des points noirs ou des endroits dangereux ».



[illegible]

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Contacts

Voyers

Arrondissement Centre	Arrondissement Est	Arrondissement Nord	Arrondissement Ouest
+41 21 316 02 26	+41 21 557 85 45	+41 24 557 65 65	+41 21 557 80 41