

Zones à 30 km/h: développements actuels

Assemblée générale de la Conférence des villes pour la
mobilité, 5 juillet 2013

Erlacherhof, Berne

Patrick Eberling, dipl. Ing. ETH, responsable «technique de la circulation», bpa

p.eberling@bfu.ch – www.bfu.ch

Contenu

- Verdict du Tribunal fédéral à propos de Sumvitg, GR
- Modèle 50/30 du bpa
- En détails: les passages piétons dans les zones 30
- Contrôle d'efficacité des zones 30
- Conclusion
- Comment continuer?
- Questions

Verdict du Tribunal fédéral sur Sumvitg (GR)



Tribunal fédéral (TF) à propos de Sumvitg (GR)

Situation de départ

- «La commission vitesse GR» a refusé les zones 30 de Sumvitg en raisons de vitesses actuelles trop élevées
- Le Département grison de justice, sécurité et santé exclut la route principe des zones 30
- Cinq habitants font recours
- Le Tribunal administratif grison soutient la création d'une zone 30 après avoir vu l'endroit
- Nouveau recours du TCS
- Le TF a donné raison au Tribunal administratif grison

Verdict du TF sur Sumvitg (GR)

Principes généraux ressortant du verdict:

- Les vitesses doivent être réduites selon l'art. 108 al. 2 OSR: en cas d'importantes lacunes sécuritaires → ne pas attendre que les premiers accidents surviennent. Il faut prendre des mesures préventives.
- Les zones 30 s'appliquent aux routes principales quand:
 - cela s'y prête
 - cela s'impose/ pas de moyens plus doux
 - Rapport entre les moyens et les buts
→ Il faut appliquer des critères stricts
- Il faut procéder à une expertise (al 4)

Verdict du TF sur Sumvitg (GR)

- ☒ Principes généraux ressortant du verdict:
 - Selon l'art. 108 al. 2 de l'OSR:
 - un trottoir continu manque de chaque côté
 - faible largeur de la chaussée
 - visibilité réduite
 - vitesse relativement élevée
 - Important déficit sécuritaire pour les piétons
- Approprié pour:
 - Réduction de vitesse à 30 km/h si cela permet d'augmenter la sécurité notamment des piétons

Verdict du TF sur Sumvitg (GR)

- ☝ Principes généraux ressortant du verdict:
 - Mesure requise/ pas d'option plus douce:
 - Construction du trottoir manquant → disproportionné
 - Coûts, atteinte à l'image du village
 - aucun autre moyen architectural plus doux
 - Proportionnalité:
 - Le trafic motorisé individuel perd très peu de temps
 - La performance de la route est à peine touchée
 - Haute fréquentation «V85» – une valeur qui n'exclut pas les routes principales des zones 30
 - Le 30 km/h est proportionnel

Verdict du TF sur Sumvitg (GR)

Principes généraux ressortant du verdict:

- Introduire le tempo 30 sur un tronçon des routes principales est le seul moyen de garantir la sécurité des piétons
- Il serait abusif de donner la priorité au trafic le plus fluide possible par rapport à l'intégrité physique des piétons.
- Toutefois: marge de manœuvre relativement grande concernant la mise en œuvre concrète.

Verdict du TF sur Sumvitg (GR)

- Brève information du bpa sur les zones à 30 km/h des routes principales et des axes de trafic secondaires
- Vitesse actuelle
- Art. 108 de l'OSR
- Rues adjacentes: zone 30

Kurzinfo März 2011

Haupt- und verkehrsorientierte Nebenstrassen in Tempo-30-Zonen

Einbezug von Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen in Tempo-30-Zonen

1. Einleitung

Der Einbezug eines Hauptstrassen- oder verkehrsorientierten Nebenstrassen-Abschnitts (nachfolgend definiert) in eine Tempo-30-Zone soll in Ausnahmefällen möglich sein, wenn dies vom Gesamtbild her sinnvoll ist, d. h. wenn umliegend bereits Tempo-30-Zonen bestehen oder geplant sind. Dieser Aspekt muss von Fall zu Fall speziell beurteilt werden. Solche Bereiche können dann, falls notwendig, mit flankierenden Massnahmen oder mit einer Umgestaltung des Teilabschnitts unterstützt werden, damit das geplante tiefe Geschwindigkeitsniveau garantiert werden kann.

2. Abgrenzung

Folgende Strassen im Innerortsbereich (in Ortschaften) kommen für den Einbezug in eine Tempo-30-Zone in Frage:


- a) Hauptstrassen gemäss Durchgangstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991
- b) Sämtliche übrigen Hauptstrassen
- c) Vortrittsberechtigten Nebenstrassen (verkehrsorientiert)
- d) Nebenstrassen mit Rechtsvortritt (z. B. im Altstadtgebiet)

3. Bedingungen / Voraussetzungen / Merkmale

3.1 Generell

Zuerst wird die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf dem in Frage kommenden Abschnitt (auf einer in Kapitel 2 definierten Strasse) aufgrund von Art. 108 SSV geprüft. Erst dann kann allenfalls ein Einbezug dieses Abschnitts in eine umfassendere bzw. angrenzende Tempo-30-Zone erfolgen. Es handelt sich hier nicht um eine eigenständige oder separate Tempo-30-Zone. Aus diesem Grund kann ein Hauptstrassenabschnitt oder eine vortrittsberechtigten Nebenstrasse danach den Charakter einer verkehrsorientierten Strasse behalten. In diesen Fällen sind die für Tempo-30-Zonen vorgesehenen verkehrsrechtlichen und typischen gestalterischen Massnahmen gemäss Art. 4 der entsprechenden Verordnung nicht anzuwenden. Zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf den im

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Postfach 8236, CH-3001 Bern
Tel. +41 31 390 22 22, Fax +41 31 390 22 30, info@bfu.ch, www.bfu.ch



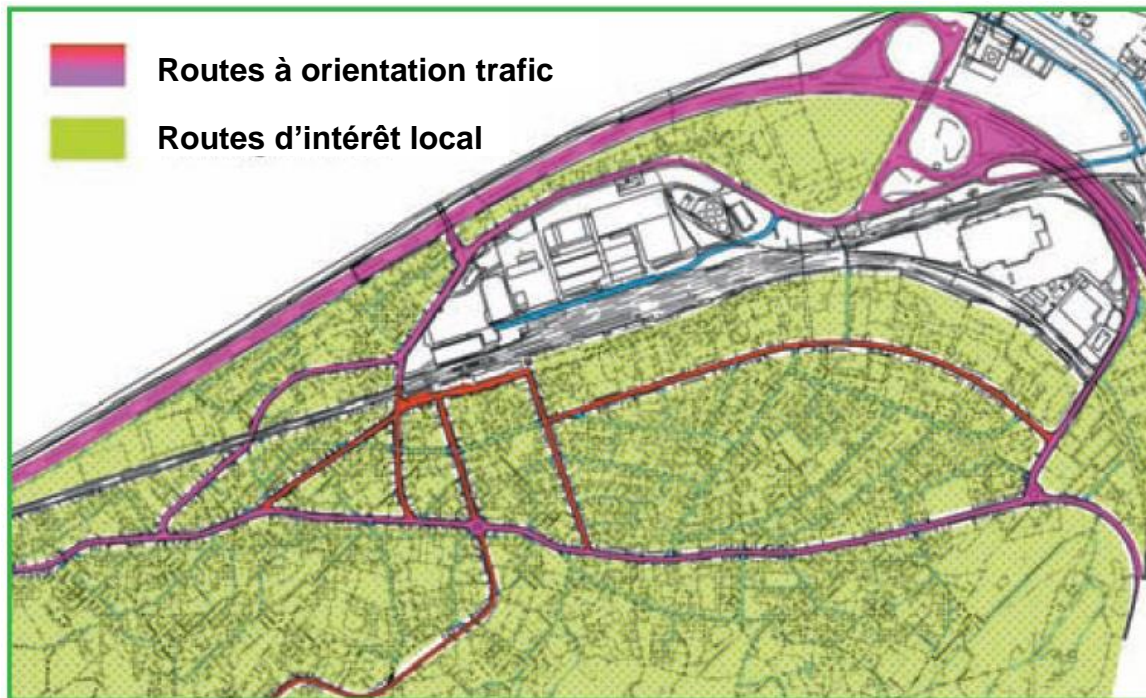
Verdict du TF sur Sumvitg (GR)

- Brochure technique du bpa sur les zones à 30 km/h
- Recommandations sur la force des mesures, respectivement sur les vitesses employées
- Important pour que la vitesse signalisée soit respectée
- Sumvitg: mesures architecturales pas possibles
- Zone 30 est malgré tout possible
- Surveillance? Décrochement vertical?
- Cas exceptionnel relativement aux mesures



Modèle 50/30 du bpa

- Concept de gestion et d'organisation



Beispiel einer Unterteilung der Strassen in St.Margrethen.

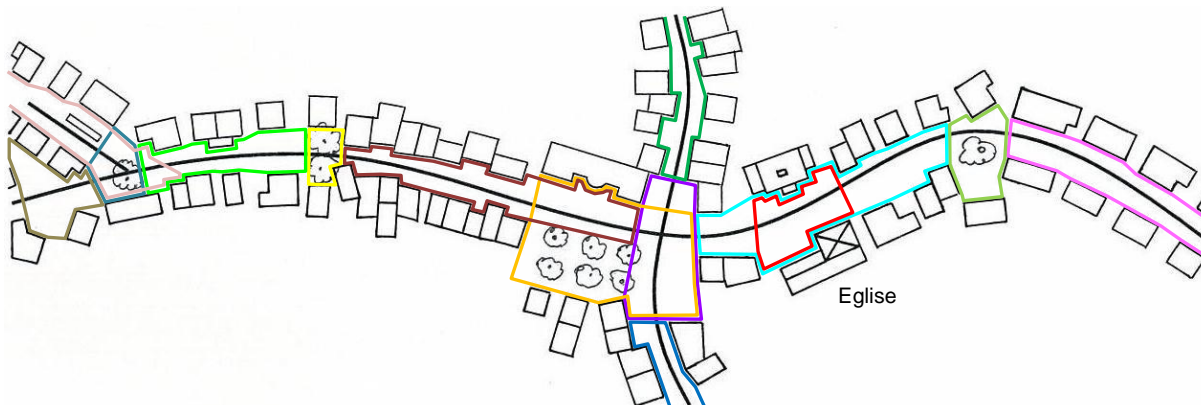
Modèle 50/30 du bpa

- Routes à orientation trafic: 50 km/h,
Mesures d'aménagement en faveur de tous les participants au trafic
- Routes d'intérêt local: 30 km/h,
avec des mesures pour calmer le trafic



Modèle 50/30 du bpa

- Routes à orientation trafic:
 - Effet construit de modération du trafic au début et à la sortie d'une localité
 - Limiter le champ de vision vers le bas
 - Briser l'image linéaire et unifiée de la rue



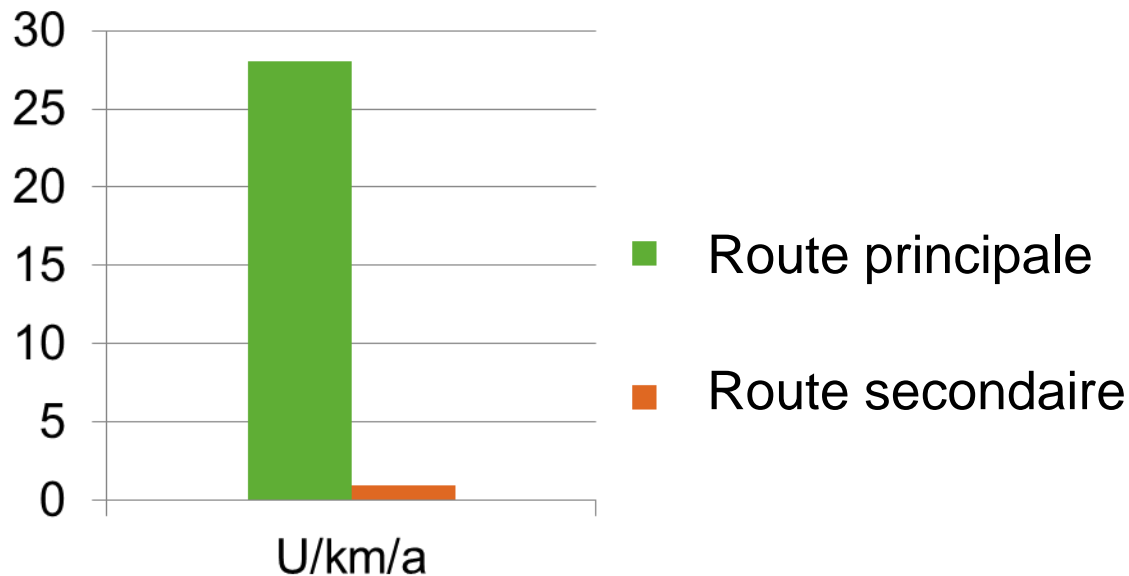
Modèle 50/30 du bpa

- Routes d'intérêt local
 - Élément construit de modération du trafic (par ex. décrochement latéral)
 - Priorité de droite signalée
 - Marquage au sol «zone 30» au début de la zone
 - Stationnement changeant de côté



Modèle 50/30 du bpa

- Le réseau des routes principales ne représente qu'environ 18% des routes des localités.
- Mais c'est là que se produisent le plus d'accidents (par km de route)



Modèle 50/30 du bpa

Conclusion:

- **Important:** ne pas se contenter de zones 30
- Il est encore plus efficace d'aménager les **routes à orientation trafic** selon les **critères de sécurité** → attractivité plus grande de la commune
- Mise en œuvre intégrale du **modèle 50/30**

En détail: les passages piétons dans les zones 30

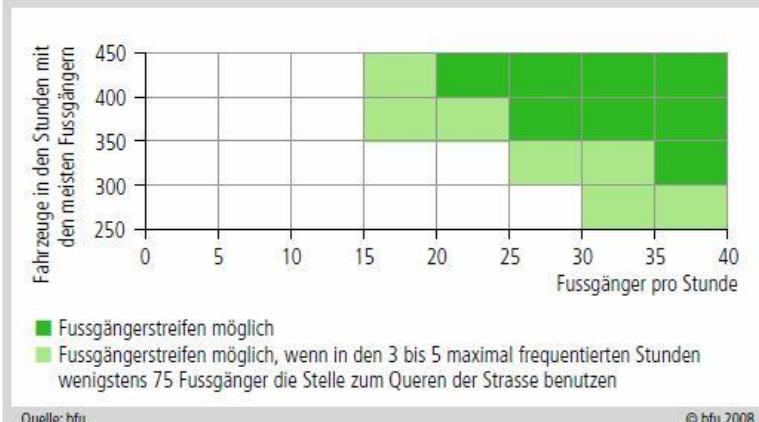
- Via Sicura: la Confédération a la compétence d'adopter des règles sur les passages pour piétons, en collaboration avec les cantons.
- Art. 6a de l'OSR (depuis le 1.1.2013)
- Jusqu'ici: norme suisse 640 241 *passages pour piétons*
- Nouveau: ordonnance sur les aménagements pour passages piétons



En détail: passages piétons dans les zones 30

- L'ordonnance vaut pour tous les passages pour piétons dans les zones < 60 km/h (sans feux de circulation)
- Valable également dans les zones 30
- «Big five»
- Fréquences minimales de piétons
- Légère adaptation de
 - l'ordonnance des zones 30
 - brochure technique du bpa sur les zones 30

Betriebstechnische Kriterien für die Realisation eines Fussgängerstreifens in Tempo-30-Zonen

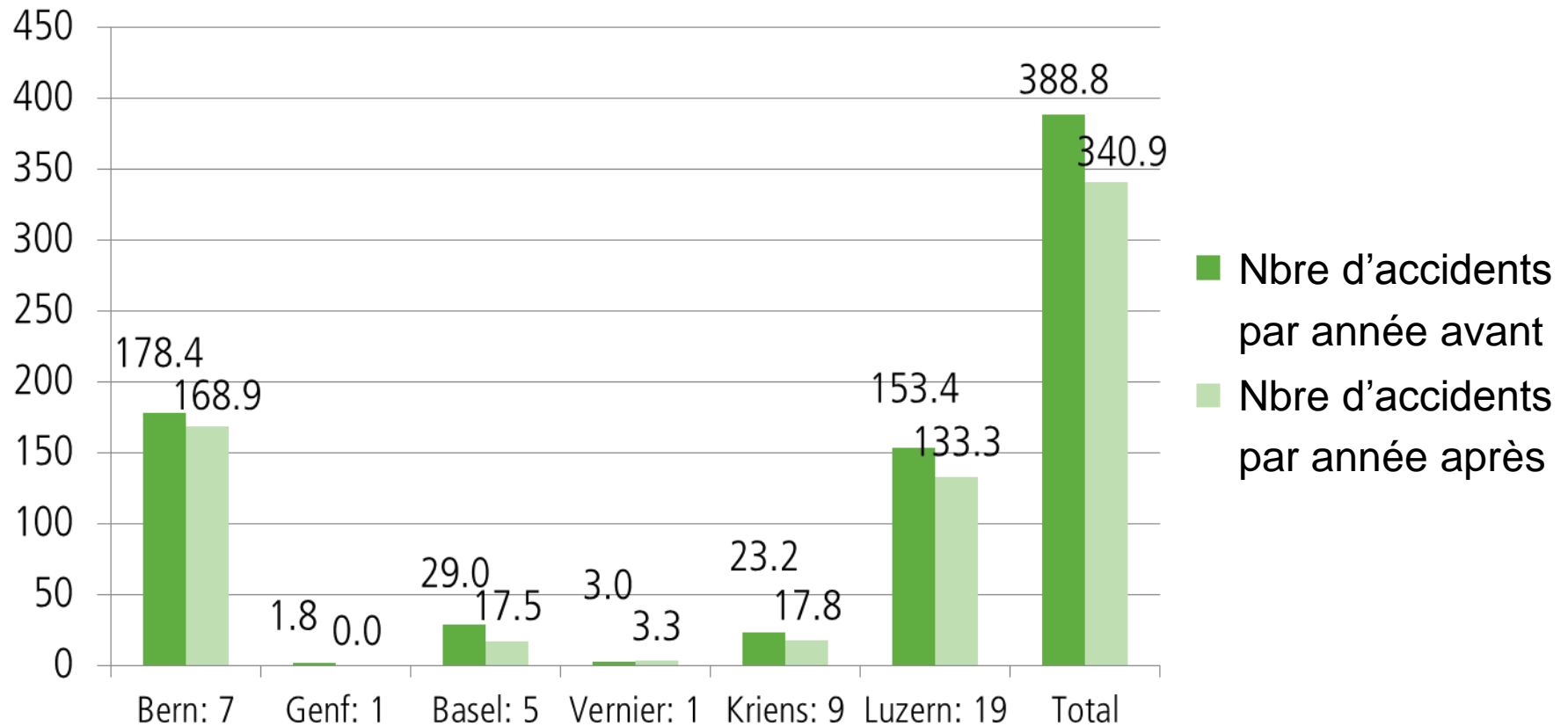


Quelle: bfu

© bfu 2008

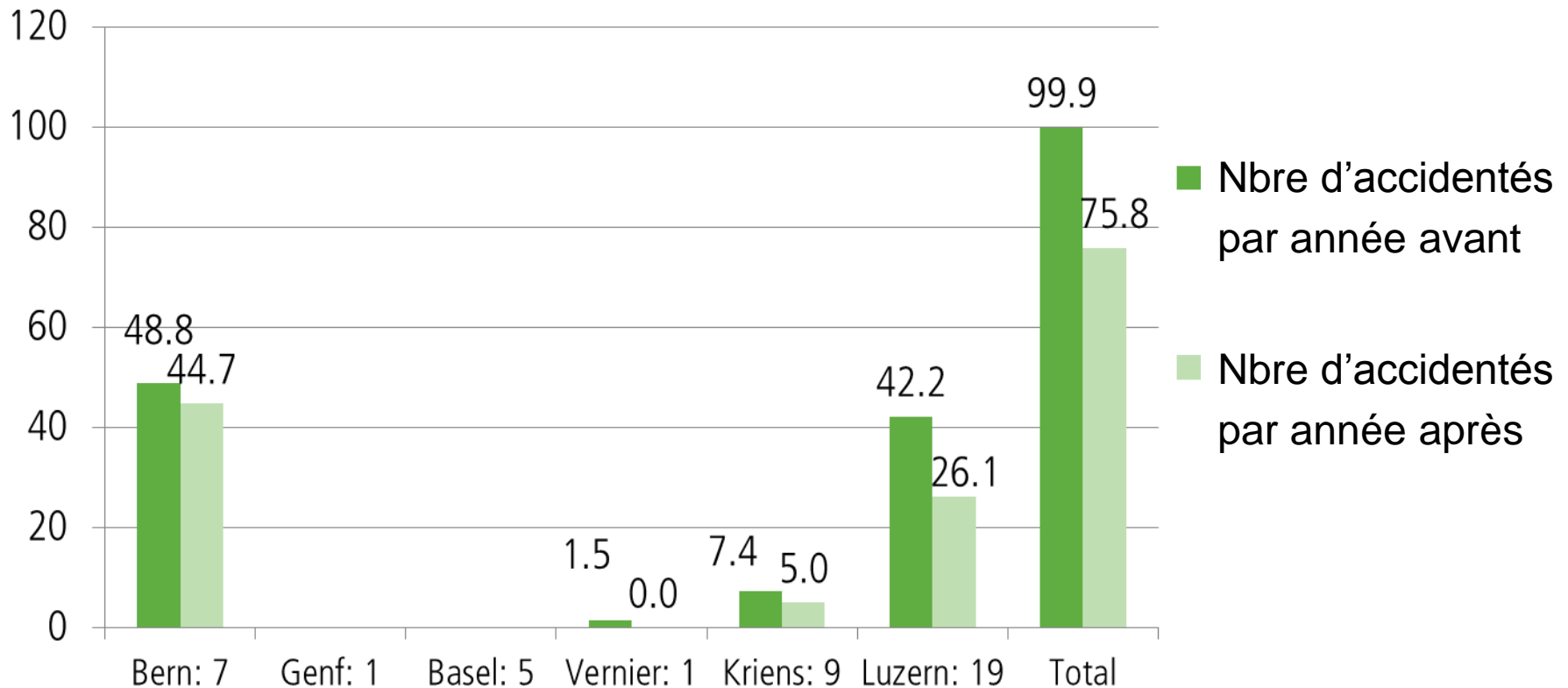
Contrôle de l'efficacité des zones 30

Evaluation des mesures bpa 2013



Contrôle de l'efficacité des zones 30

- Evaluation des mesures bpa 2013



Conclusion

Les zones à 30 km/h

- sont une contribution essentielle à une plus grande sécurité du trafic dans les rues
- sont bien acceptées
- Mais: elles doivent être mises en œuvre correctement
- Le nombre d'accident peut être fortement réduit par des mesures d'aménagement sur les routes à orientation trafic dans les localités

Comment continuer?

- **Affiner** le modèle 50/30 du bpa
- Définition plus précise des concepts «**routes à orientation trafic**» et «**routes d'intérêt local**»
- Définition des types de rues



Questions / discussion

