



# Le 30 km/h dans les traversées de localité

Arguments, guide, exemples en ville et à la campagne

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**



## Sommaire

- 4 30 km/h pour davantage de sécurité au centre des localités
- 7 30 km/h pour une circulation plus fluide
- 8 30 km/h pour moins de pollution sonore
- 10 30 km/h pour une traversée de localité plus attrayante
- 11 Le 30 km/h se justifie-t-il dans notre commune?
- 12 Le 30 km/h est-il conforme au droit dans notre commune?
- 13 Mise en œuvre du 30 km/h dans les traversées de localité
- 15 Köniz: l'expérience de la zone 30 au centre-ville
- 17 Sumvitg: feu vert pour le 30 km/h au centre du village
- 19 Bases légales

## Impressum

© ATE, novembre 2014, 2<sup>e</sup> édition, revue et augmentée, 1000 ex.  
Concept: ATE, Michael Rytz / Christine Steinmann. Texte: ATE, Michael Rytz; typisch gmbh; Urs Geiser. Conseils: commune de Köniz, Rudolf Käser et Adrian Stäheli; OFROU, Stefan Huonder; canton de Berne, Ulrich Weber; Fritz Kobi, ingénieur civil dipl.; verkehrsteiner, Rolf Steiner. Photos: commune de Köniz (m. à d.); typisch gmbh; Urs Geiser, Silvia Hugli Lory; ATE, Michael Rytz / Susanne Troxler; Sumvitg (m. à d.). Graphisme: typisch gmbh et ATE. Impression: Haller + Jenzer AG



**Caroline Beglinger**  
Co-Directrice

ATE Association transports et environnement

## Pourquoi le 30 km/h dans les traversées de localité?

Ne vous est-il jamais arrivé d'être planté au bord de la route, en ville ou au centre d'une localité, sans oser poser un pied sur le passage pour piétons? Un mélange de peur et de mauvaise conscience nous retient de nous lancer et d'interrompre le flux continu de véhicules qui circulent allégrement à 50 km/h.

Sur bon nombre d'axes traversant les localités, la circulation est dense, ce qui amoindrit leur attractivité et leur convivialité. Pour y remédier, il faut réduire l'effet de coupure qu'ont les routes, tout en préservant la fluidité de la circulation par un abaissement de la vitesse moyenne. La sécurité de tous les usagers s'en trouve augmentée et le risque de congestion du trafic diminue. Le Tribunal fédéral le reconnaît lui aussi. Depuis ses arrêts relatifs aux traversées de Münsingen (BE) et de Sumvitg (GR), le 30 km/h sur les routes principales n'est plus un tabou.

Quels sont les arguments en faveur du 30 km/h dans les traversées de localité? Quel en est le cadre juridique? Quel rôle le 30 km/h peut-il jouer dans le cadre des mesures antibruit devant entrer en vigueur en 2018? Quelles expériences ont été faites dans la commune de Köniz, où un essai pilote a été réalisé sur la route cantonale? Serait-il intéressant d'introduire le 30 km/h dans le centre de votre commune? Vous trouverez les réponses à ces questions et d'autres informations utiles à votre commune dans la présente brochure. Pour en savoir plus, veuillez consulter le site [www.zone30.ch](http://www.zone30.ch).

Je vous souhaite une passionnante lecture.



## 30 km/h pour davantage de sécurité au centre des localités

**Les enquêtes le confirment régulièrement: la sécurité est un besoin fondamental. Et il est prouvé que celle de tous les usagers de la route s'améliore lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h dans les traversées de localité.**

### **Davantage de sécurité pour les enfants, les aînés et les piétons**

Ce sont sans aucun doute les enfants sur le chemin de l'école, les aînés lors de leurs achats et les piétons se dirigeant vers un arrêt de transports publics qui profitent le plus du 30 km/h. Traverser la route principale devient plus simple et plus sûr. Une étude a montré que les accidents impliquant des enfants étaient 3,2 fois moins fréquents lorsque les véhicules roulaient à moins de 40 km/h plutôt qu'à 50 km/h. En effet, en conduisant moins vite, le conducteur élargit son champ visuel et a la possibilité de réagir plus rapidement.

### **Davantage de sécurité pour les cyclistes**

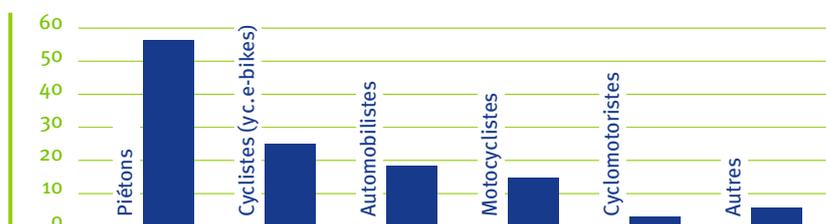
Du fait que la vitesse des véhicules automobiles est plus proche de celle des cyclistes – qui est de 20 km/h en moyenne – ces derniers peuvent bifurquer sans problème sur une route principale ou la quitter facilement en obliquant à gauche. L'entrée dans un giratoire, dans lequel les automobilistes doivent nécessairement ralentir, devient également plus harmonieuse. Les situations conflictuelles entre vélos et autos se réduisent, tout comme la gravité des accidents.

### **Davantage de respect entre les usagers**

Indépendamment du moyen de transport utilisé ou de l'âge du conducteur, les vitesses peu élevées permettent une meilleure communication entre les différents usagers de la route. L'agressivité diminue et le respect mutuel est garant de plus de sécurité et crée un climat plus serein.

**Nombre de personnes décédées à l'intérieur des localités en 2012**

[Source: bpa, Sinus-Report 2013]





### La perception visuelle est meilleure à 30 km/h

Au volant, l'automobiliste est capable d'apercevoir trois éléments distincts à la seconde. Plus il roule vite, plus il porte son regard loin en avant, si bien qu'il ne détecte que plus tard les événements qui surviennent à proximité.

### Champ visuel élargi

Le conducteur fixe son regard sur l'endroit où il se trouvera dans les deux à trois secondes qui suivent. Plus il roule vite, plus il le porte loin en avant. A l'inverse, plus il roule lentement, plus il a le temps d'observer les alentours et ainsi de réagir à temps lorsqu'un événement survient en bordure de la route: son champ visuel s'élargit.

### Courtes distances de réaction et de freinage

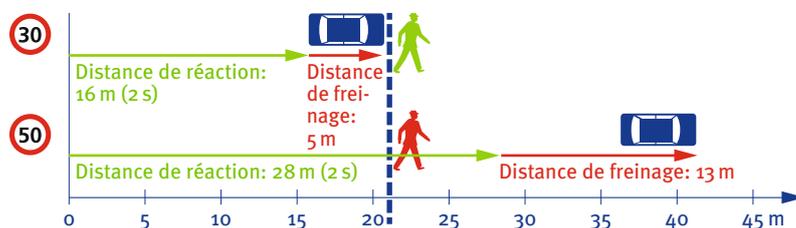
En cas de freinage, une voiture circulant à 30 km/h s'immobilise environ 21 m plus loin, tandis qu'au même endroit, un véhicule roulant à 50 km/h n'aura même pas commencé son freinage, puisque sa distance de réaction est de plus de 28 m.

### Courtes distances de réaction et de freinage

Distance de réaction et de freinage à une vitesse de 30 km/h: 21 mètres.

Distance de réaction et de freinage à une vitesse de 50 km/h: 41 mètres.

[Source: bpa, Status 2014]





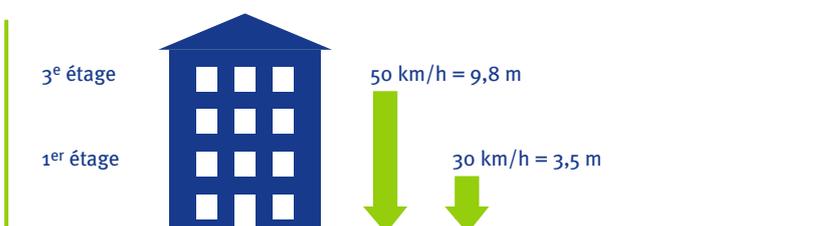
### Moins d'accidents et de moindre gravité

La vitesse est le facteur déterminant en termes de risques d'accident et de gravité des accidents. Quelques km/h de plus ou de moins, c'est ce qui fait parfois toute la différence entre un accident évité de justesse et un accident inévitable, mais aussi entre des conséquences peu graves et des conséquences fatales.

L'étude statistique des accidents de la route montre que la gravité des blessures s'accroît d'une manière exponentielle avec l'augmentation de la vitesse du véhicule impliqué.\* C'est un facteur d'importance primordiale à l'intérieur des localités où cyclistes, piétons et automobilistes se partagent la chaussée. Statistiquement, il est démontré qu'une augmentation de 10 km/h de la vitesse à l'intérieur des localités double le risque de décès des piétons en cas d'accident. A l'inverse, une réduction de vitesse de 10 km/h diminue ce risque de moitié.

\* Source: Power Model par G. Nilsson, 2004

**Vitesse et hauteur de chute**  
Une collision à 50 km/h équivaut à une chute d'environ 10 mètres.





## 30 km/h pour une circulation plus fluide

### Conduite plus détendue

En levant le pied dans les traversées de localités, le conducteur arrive tout de même rapidement à destination et, qui plus est, détendu. Car circuler à 30 km/h contribue à fluidifier la circulation, les automobilistes devant freiner et s'arrêter moins souvent.

### Moins d'embouteillages, moins de retards

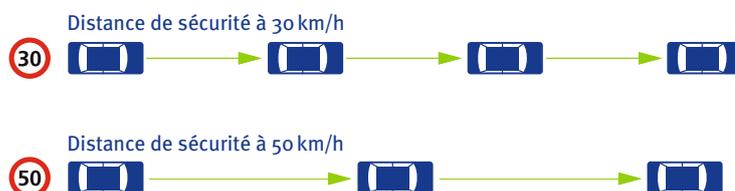
Dans une conduite, plus l'eau s'écoule rapidement, plus le débit est important. Mais les molécules d'eau remplissent toutes les lacunes. Pour la circulation mixte composée de voitures, de vélos et de piétons, la situation est toutefois différente: il est indispensable de laisser une distance de sécurité entre les usagers dont le flux est par ailleurs influencé par des feux de signalisation et des passages pour piétons. A Köniz, des tests ont montré qu'en limitant la vitesse à 30 km/h, la circulation devenait plus fluide. La diminution des embouteillages permet de surcroît aux transports publics de mieux respecter les horaires.

### Rouler moins vite tout en arrivant à l'heure

Réduire sa vitesse ne signifie pas être moins efficace, comme on le prétend souvent. Cela vaut tout particulièrement pour les traversées de localité très fréquentées. Elles ne constituent en effet pas un système clos mais consistent en débouchés, carrefours, accès à des propriétés et cases de stationnement bordant la route. Les piétons traversent la chaussée, et les cyclistes roulent parfois lentement. Ainsi, il n'est pas rare que les automobilistes freinent, accélèrent, obliquent, dépassent. Il en résulte un effet d'accordéon avec une alternance de bouchons et de tronçons à moitié déserts. Dans un flux de circulation aussi irrégulier, rouler moins vite s'avère plus efficace.

### Vitesse et efficacité

Rouler à 30 km/h permet non seulement de réduire la distance de sécurité, mais également de fluidifier la circulation.





## 30 km/h pour moins de pollution sonore

Aimer vivre dans sa localité et dans son quartier dépend largement de l'exposition au bruit occasionné par le trafic routier. Or il faut savoir que le niveau sonore de la circulation routière est fonction de la vitesse des véhicules. Dès lors, une réduction générale de la vitesse se traduit par une baisse du niveau sonore, même si le volume du trafic reste élevé. Ainsi le 30 km/h s'avère être une solution efficace et relativement économique pour réduire la pollution sonore à la source.

### **La Confédération exige l'introduction de mesures antibruit d'ici 2018**

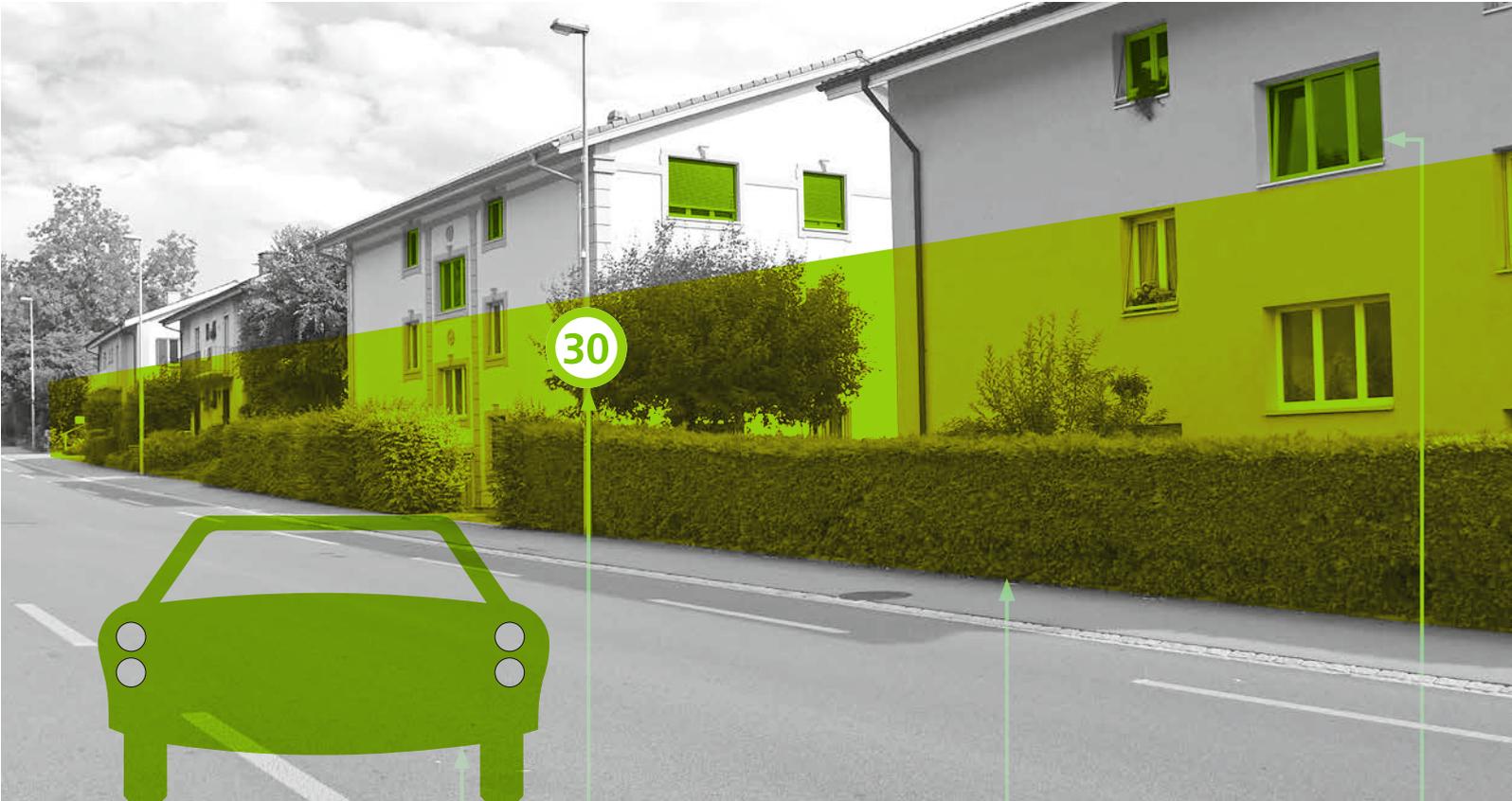
En Suisse, on estime à 1,2 million le nombre de personnes exposées aux atteintes nuisibles ou incommodes du bruit du trafic routier durant la journée et 700 000 celles qui y sont soumises durant la nuit. 85% de ces personnes vivent en ville ou dans les agglomérations.

[Source: Office fédéral de l'environnement, [www.ofev.ch](http://www.ofev.ch) 2013]

Les artères routières à forte circulation, dont les riverains sont exposés à des dépassements des limites de bruits, doivent faire l'objet de mesures antibruit. C'est ce qu'exigent la loi fédérale sur la protection de l'environnement et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) qui en découle. Les communes ont jusqu'en 2018 pour s'y conformer. Jusqu'à cette date, la Confédération soutient ces mesures par des contributions à hauteur de 25% des coûts.

### **Réduction de la pollution sonore à la source**

Les communes sont tenues d'étudier prioritairement la possibilité de réduire la pollution sonore à la source: réduction du volume du trafic, gestions de flux du trafic, réductions de la vitesse ou la pose de revêtement de la chaussée absorbant. En second lieu, des mesures portant sur la propagation du bruit pourront être envisagées, généralement sous la forme de parois antibruit. La pose de fenêtres antibruit ne doit être envisagée qu'à titre exceptionnel, à savoir: lorsque des mesures de réduction à la source ont été étudiées et qu'elles ne sont pas applicables. Le 30 km/h est une mesure efficace permettant de réduire le bruit à la source. Il s'accompagne d'avantages additionnels tels qu'amélioration de la sécurité routière et de la fluidité du trafic.



#### A la source (prioritairement):

- asphalte absorbant;
- réduction de la vitesse (30 km/h);
- voitures/pneus plus silencieux;
- aménagements routiers visant à limiter le trafic.

#### Désavantages:

- toutes ces mesures ne sont pas exclusivement de la compétence des communes.

#### Sur la propagation du bruit (en 2<sup>e</sup> lieu):

- parois antibruit.

#### Désavantages:

- gourmandes en espace, génératrices d'ombres;
- mauvais rapport coût-bénéfices;
- efficaces uniquement sur les étages inférieurs (au-dessus du mur, le bruit se propage aux étages supérieurs);
- coûts d'entretien.

#### Mesures de rechange (en 3<sup>e</sup> lieu):

- fenêtres antibruit.

#### Désavantages:

- efficace uniquement avec les fenêtres fermées;
- pas de réduction de bruit à l'extérieur;
- coûts élevés.

### Un essai pilote fort intéressant à Zurich

Les effets de réduction du bruit des zones 30 s'expliquent par plusieurs raisons. L'homogénéisation du flux du trafic fait disparaître les phases d'accélération, mais c'est surtout le bruit de roulement qui diminue fortement. En effet, à une vitesse de 40 km/h, il couvre déjà le bruit du moteur.

Quelle est, au final, la diminution effective de la pollution sonore? Des mesures effectuées en ville de Zurich avant et après un abaissement de la vitesse autorisée ont permis d'en établir clairement la corrélation. A la Kalchbühlstrasse, après l'introduction de la zone 30, le niveau sonore a baissé de 2,4 à 4,5 décibels (dBA): bien plus que les projections ne l'avaient laissé supposer. Cela peut sembler peu de chose, mais c'est en fait un pas de géant: une baisse d'environ 3 dBA du niveau sonore est perçue par l'oreille humaine comme une réduction de moitié du trafic routier.

La zone 30 fait d'une pierre... trois coups: moins de bruit, moins d'accidents, moins de coûts.



## 30 km/h pour une traversée de localité plus attrayante

Lorsqu'on parle de rues ou de routes, on se réfère presque toujours à la circulation automobile. Mais la rue est aussi un espace de vie, un lieu social. La circulation routière à vitesse modérée améliore la qualité de vie et de l'habitat, tout en permettant d'accroître l'attractivité économique.

Une limitation à 30 km/h ne signifie en aucun cas l'immobilisation pour la circulation automobile, mais est au contraire synonyme de plus de liberté d'action, ce qui est profitable à tous. A une vitesse réduite, la distance latérale nécessaire à deux véhicules pour se croiser diminue: il est donc possible de gagner une place précieuse et de réduire l'effet de coupure des rues. On peut ainsi concevoir des routes plus étroites, supprimer les présélections et aménager une bande polyvalente au centre de la chaussée.

Ainsi, il est possible de dégager de l'espace pour les activités commerciales et sociales, et de rendre l'espace public plus accueillant. Les riverains jouissent d'une meilleure qualité de vie, et la liberté retrouvée leur permet de mieux apprécier «leur» rue pour y flâner. Par ailleurs, les piétons peuvent traverser la chaussée plus librement et donc économiser bien des pas.



## Le 30 km/h se justifie-t-il dans notre commune?

La question de l'introduction de zones 30 km/h peut pertinemment se poser pour les traversées de localité présentant les caractéristiques suivantes:

- les rues sont fréquentées par un grand nombre de piétons;
- les piétons traversent la rue en de nombreux points;
- la traversée de localité constitue une partie importante du réseau cyclable;
- la traversée de localité a un effet de coupure non désiré;
- la qualité de vie doit être améliorée et la fonction de centre renforcée;
- la fluidité de la circulation doit être garantie;
- les transports publics doivent pouvoir respecter les horaires;
- la sécurité et la liberté de mouvement des piétons et des cyclistes ne sont pas satisfaisantes.

Lorsqu'une limitation de vitesse à 30 km/h s'avère adéquate, cela ne signifie pas forcément qu'elle répond aux dispositions légales. Une introduction harmonieuse présuppose donc une démarche correcte, avec notamment la réalisation d'une expertise.

L'ordonnance sur la signalisation (OSR) et l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre constituent les bases légales pour l'instauration du 30 km/h. Vous trouverez des extraits de ces textes de loi à la page 19.



## Le 30 km/h est-il conforme au droit dans notre commune?

L'instauration du 30 km/h dans les traversées de localité est une mesure simple, efficace et avantageuse pour accroître la qualité de vie et la sécurité. Mais quand une limitation de la vitesse à 30 km/h est-elle conforme au droit?

L'article 108 OSR<sup>1</sup> constitue le cadre légal en matière de dérogations aux limitations générales de vitesse.

Les conditions générales figurent à l'alinéa 1. Il est possible de déroger aux limitations générales de vitesse notamment pour éviter ou atténuer des dangers particuliers, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité de la circulation.

L'alinéa 2 précise ces conditions et énumère de manière détaillée et exhaustive les raisons suivantes qui justifient une limitation de la vitesse:

- un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps;
- certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale;
- cela permet d'améliorer la fluidité de la circulation sur des tronçons très fréquentés;
- il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement. Le principe de la proportionnalité doit être respecté.

L'alinéa 4 précise qu'une expertise doit déterminer si la mesure (dérogation à la limitation générale de vitesse) est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures.

<sup>1</sup> Cf. bases légales à la page 19: extrait de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), art. 108

<sup>2</sup> Cf. directives du DETEC, mars 2002, et normes VSS SN 640 851 «Marques particulières» et SN 640 211-640 213 «Conception de l'espace routier»



Zone 30 de Köniz:  
l'espace routier aujourd'hui (en haut)  
et avant le réaménagement (en bas).

## Mise en œuvre du 30 km/h dans les traversées de localité

### Mesures relevant du droit de la circulation routière et mesures d'aménagement

Lorsqu'une commune et/ou le canton s'est décidé à introduire le 30 km/h dans une traversée de localité, il est indispensable de planifier soigneusement le réaménagement de l'espace routier. Il ne suffit donc pas d'installer des panneaux de signalisation.

Deux possibilités se présentent pour limiter la vitesse à 30 km/h dans les traversées de localité: la signalisation «normale» 30 km/h et la signalisation spécifique aux zones 30. Un tronçon de route ne peut être signalé comme zone 30 que s'il est intégré dans une zone 30 existante ou qu'une nouvelle est créée. La signalisation par zones a l'avantage de s'appliquer à l'ensemble d'un secteur considéré et il n'est donc pas nécessaire de répéter les panneaux aux intersections. Indépendamment de la variante choisie, il faut savoir que sur les routes principales, la priorité de droite ne s'applique pas et qu'il n'est pas nécessaire de supprimer les passages pour piétons, contrairement aux tronçons limités à 30 km/h dans les quartiers d'habitation.

L'aménagement de l'espace routier destiné à souligner le caractère 30 km/h s'avère plus important que les mesures relevant du droit de la circulation: aménagement contrasté de l'accès au périmètre (effet de porte), rétrécissement de la chaussée, revêtement différent ou marques particulières sont des mesures parmi d'autres permettant de mettre en évidence le 30 km/h.<sup>2</sup>

### Les étapes principales vers des traversées de localité attractives





### **Expériences positives sans passages pour piétons**

Dans les traversées de localité limitées à 30 km/h, les piétons doivent pouvoir traverser la route partout en toute sécurité. Comme l'exemple de Köniz le montre, un réaménagement approprié de l'espace routier rend les passages pour piétons superflus, même s'ils restent autorisés. Dans cette commune, leur suppression a fait l'objet d'un suivi scientifique. Les résultats sont tout à fait probants:

- La suppression des passages pour piétons n'a pas amoindri la sécurité. On constate même une certaine amélioration dans ce domaine.
- La communication entre les usagers, bien meilleure qu'auparavant, et un niveau d'attention plus élevé dans l'ensemble, ont permis de réduire les situations conflictuelles.
- Le temps d'attente des piétons désirant traverser la route principale ne s'est pas rallongé. Pour 90% d'entre eux, il est inférieur à dix secondes, les automobilistes se montrant en général prévenants.
- La suppression des passages pour piétons n'a pas entraîné l'exclusion des usagers les plus vulnérables. Les personnes âgées en particulier jugent dans l'ensemble la nouvelle solution plus attrayante.
- Les colonnes de voitures roulant de manière saccadée ont nettement diminué.
- Le 30 km/h sans passages pour piétons a contribué à réduire la durée des trajets, et les transports publics arrivent à mieux respecter les horaires.

[Source: Ueli Weber, anc. planificateur des transports SVI, Metron Bern AG]



Zone 30 à Köniz:  
Bläuackerplatz avec le bâtiment historique  
de la Scherzhaus aujourd'hui (en haut)  
et avant le réaménagement (en bas).

## Köniz: l'expérience de la zone 30 au centre-ville

**Le réaménagement du centre de Köniz entre 2000 et 2004 a permis de réduire sensiblement la prédominance de la circulation dans cette commune bernoise. La Schwarzenburgstrasse, une artère empruntée par près de 18 000 véhicules chaque jour, a été intégrée dans l'aménagement de la place, et la vitesse limitée à 30 km/h en a fait un espace propice aux achats sur une longueur de 300 mètres. Les magasins aux abords de la route en ont également profité, enregistrant une croissance de leur chiffre d'affaires.**

Le mandat de recherche «Des traversées de localité sans passage pour piétons» a été l'occasion de supprimer les passages pour piétons à titre expérimental, tout en installant une signalisation 30 km/h sur un tronçon déterminé. Cet essai pilote accompagné par une campagne d'information a montré des résultats étonnants: la solution sans passage pour piétons est dans l'ensemble plus sûre. En outre, 90% des piétons n'attendent pas plus de dix secondes avant de pouvoir traverser la route. Ces résultats positifs ont incité le canton et la commune à introduire la zone 30 à titre définitif.

[Evaluation de Metron, décembre 2005]

Au début, le projet de Köniz a fait l'objet de critiques violentes. Il était intéressant de constater l'évolution des titres de la presse: il était d'abord question de «supercherie», de «guerre dans la rue». En automne 2005, quatre mois après le début de la phase pilote, le ton était nettement plus positif et on pouvait lire que «l'énervement a laissé la place à la satisfaction».

[Urs Wilk, conseiller communal de Köniz]



Zone 30 à Köniz:  
tronçon du Sonnenweg aujourd'hui (en haut)  
et avant le réaménagement (en bas).

Les piétons peuvent traverser cette artère à n'importe quel endroit. Aucun passage pour piétons ne les oblige à des détours. Aucune signalisation lumineuse ne provoque de longues attentes. Le mandat d'étude accompagnant le projet, l'analyse d'impact avec évaluation des situations initiale et finale ainsi que les sondages et les observations effectués sur place arrivent à la même conclusion: le nouveau régime fonctionne à merveille! Bien mieux que le système traditionnel avec ses passages pour piétons, ses bandes cyclables et ses signalisations lumineuses.

[Fritz Kobi, ancien ingénieur en chef d'arrondissement, Office des ponts et chaussées du canton de Berne]

Différents essais ont montré qu'en l'absence de passages pour piétons, les gens devenaient plus prudents et que la communication entre les différents usagers de la route s'améliorait. La nouvelle relation entre piétons et conducteurs a permis de fluidifier le trafic. Des tests ont confirmé cette constatation, même avec une circulation importante.

[Marco Ghielmetti, ingénieur diplômé EPF/SIA/SVI]

A Köniz, pour la population, les commerçants, les automobilistes et les entreprises de transport public, il n'est pas question de revenir en arrière. Les colonnes de voitures roulant de manière saccadée sont devenues rares et la durée des trajets s'est réduite. La solution actuelle est un compromis équilibré. Un seul point faible: les handicapés de la vue n'ont pas la possibilité de s'orienter sur un bord de chaussée tactile.

[Ueli Weber, ancien planificateur des transports SVI, Metron Bern AG]



Le centre du village de Sumvitg est traversé par la route cantonale Ilanz-Disentis qui a principalement fonction de voie de transit.

## Sumvitg: feu vert pour le 30 km/h au centre du village

### La route cantonale de Sumvitg

Sumvitg est un village situé à 1056 m d'altitude dans la vallée du Rhin antérieur dans les Grisons. Il est traversé par la route cantonale Ilanz-Disentis qui a principalement fonction de voie de transit. Dans le village, plusieurs entrées de maison donnent directement sur cette route.

L'espace emprunté par la route est très limité. Les trottoirs sont étroits ou absents par endroits. Faute d'itinéraires de rechange, les écoliers s'y déplacent à pied. Le manque de dégagement et la vitesse relativement élevée des véhicules en transit font que les dangers ne peuvent pas toujours être perçus à temps.

### De la pétition à la décision du Tribunal fédéral

- Début 2009, 70% de la population adulte de Sumvitg demanda, via une pétition, l'introduction du 30 km/h, y compris sur le tronçon central de la traversée du village.
- La commune de Sumvitg lui fit suite et demanda au canton la mise en place d'une zone 30 en déposant une expertise établissant que les conditions requises étaient remplies.
- Cependant, les autorités cantonales compétentes rejetèrent la demande, estimant que la vitesse usuellement pratiquée était trop élevée. Elles se basaient sur des directives cantonales internes précisant que le 30 km/h ne peut être autorisé que si 85% des véhicules ne roulent pas plus vite que 42 km/h (V85) – l'argument étant que le canton n'autorise pas d'obstacles artificiels sur les routes principales.
- Cinq citoyens concernés ont alors saisi le Tribunal administratif cantonal des Grisons. Après avoir évalué la situation, le tribunal admit le recours et autorisa l'inclusion de la route principale dans la zone 30 existante.
- La section grisonne du TCS recourut contre cette décision, si bien qu'il fallut attendre le 12 décembre 2012 pour que le Tribunal fédéral clarifie définitivement la question.



La situation actuelle à Sumvitg: parce que les trottoirs sont étroits ou absents par endroits et faute d'itinéraires de rechange, les écoliers se déplacent à pied sur la route principale.

### **Le Tribunal fédéral donne la priorité à la sécurité à Sumvitg**

A Sumvitg, seule une zone 30 peut garantir la sécurité routière, souligne le Tribunal fédéral. L'espace disponible est limité et des mesures correctrices s'avèrent impossibles. A l'endroit le plus resserré se trouve d'ailleurs une maison du XVI<sup>e</sup> siècle sous protection du patrimoine. En considération de ces aspects, le canton n'est pas seulement «en droit», mais bien «dans l'obligation» d'introduire une zone 30 dans le centre du village de Sumvitg, précise encore le Tribunal fédéral.

Tout comme l'avait fait le Tribunal administratif, le Tribunal fédéral jugea la directive cantonale relative à la V85 inapplicable. Elle l'est uniquement là où des mesures d'aménagement correctrices sont envisageables.

Le Tribunal fédéral ajoute: «Tant l'expertise que le Tribunal administratif ont estimé que le fait d'inclure la rue principale dans la zone 30 n'était pas un inconvénient majeur pour la circulation routière.»

En outre, le fait que l'expertise ne pouvait – fort heureusement – pas s'appuyer sur des accidents graves n'a pas été considéré par le Tribunal fédéral comme un déficit d'argumentation: «Si la situation comporte de graves lacunes en terme de sécurité routière, il n'est pas nécessaire d'attendre que les premiers accidents se produisent.»

Selon le Tribunal fédéral, il est aussi admissible d'inclure un tronçon de rue principale dans une zone 30 quand celui-ci est au centre de cette zone et que son inclusion s'impose pour des raisons pratiques (cf. Bases légales, art. 2a al. 6 OSR).

Peter Egloff, habitant de Sumvitg et cosignataire de la pétition en faveur de la zone 30, en tire un bilan positif: «Quatre mois après l'introduction de la zone 30, un ancien opposant a déclaré à une assemblée municipale qu'il était surpris et ravi que le 30 km/h ait apporté tranquillité et qualité de vie dans le village.»

Stefan Grass, président de l'ATE Grisons, estime que l'arrêt du Tribunal est révolutionnaire: «Les communes semblables à Sumvitg peuvent enfin espérer que leur aspirations à une amélioration de la sécurité routière soient reconnues.»

# Bases légales

Extrait de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière OSR (état le 1<sup>er</sup> juillet 2010)

**Article 2a (Signalisation par zones), alinéa 6:** «Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'art. 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement ce tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville).»

## Article 108

Dérogations aux limitations générales de vitesse

- 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'office fédéral peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR1) sur certains tronçons de route.
- 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. certains usagers 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.
- 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.

Extrait de l'ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (état le 22 janvier 2002)

## Article 5 Aménagement de l'espace routier

**Alinéa 1:** «Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. (...)»

**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.»

**Alinéa 6:** «L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. (...)»

**Editeur**

ATE Association transports et environnement  
Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne  
Tél. 031 328 58 58  
doc@ate.ch  
www.ate.ch

**Pour davantage d'informations**

Bureau-Conseil ATE, Genève  
Tél. 022 777 10 02  
conseil@ate.ch

**Matériel d'information**

- [www.zone30.ch](http://www.zone30.ch): documentation détaillée en vue de la création de zones à circulation modérée
- Brochure ATE sur le comportement dans les zones 30 et de rencontre
- Dépliant bpa «Zone 30, éloge de la lenteur»
- Recommandation du bpa «Zones 30, brochure technique»
- Brochure de l'OFROU «Modérer le trafic à l'intérieur des localités»
- [www.bve.be.ch/opc](http://www.bve.be.ch/opc) > oui à la cohabitation ...
- [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) > zones 30

**Merci de soutenir une politique des transports raisonnable**

Devenez membre de l'ATE: [www.ate.ch/bienvenue](http://www.ate.ch/bienvenue)

Par un don sur notre compte postale (IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0)  
vous nous permettez de développer des solutions de transport durables.

Pour une mobilité  
d'avenir

