

Zones 30 et zones de rencontre

Nouvelle ordonnance 2023

—

Présentation du 12 octobre 2023

Alain Broye (SPC)
Chef de Section
Surveillance du réseau routier

Sommaire

1. Nouvelle ordonnance 2023
2. Modifications de l'ordonnance
3. Modifications des bases légales
4. Impact sur les procédures
5. Documents attendus par le SPC
6. Impact sur les communes
7. Questions

1. Nouvelle ordonnance 2023

Communiqué du Conseil fédéral (extrait)

Lors de sa séance du 24 août 2022, le Conseil fédéral a décidé ce jour qu'à partir du 1er janvier 2023, les autorités ne seront plus tenues de réaliser une expertise pour aménager des zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale, ce qui réduit les obstacles bureaucratiques et facilite la création de zones 30.

Ce faisant, il octroie en outre aux autorités une marge d'appréciation supplémentaire : désormais elles peuvent aussi introduire des zones 30 dans le but d'améliorer la qualité de vie des riverains.

- [RS 741.213.3 - Ordonnance du DETEC du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre \(admin.ch\)](#)

2. Modifications de l'ordonnance



Dès 2023

Art. 3 Expertise

L'expertise requise selon l'art. 32, al. 4,⁴ LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment:

- a. la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre;
- b. un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire;
- c. une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer;
- d. des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V_{50} et vitesse 85 % V_{85});
- e. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation;
- f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs;
- g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

2. Modifications de l'ordonnance



Dès 2023

~~Section 3 Contrôle des mesures réalisées~~

~~Art. 6~~

~~¹ L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires.~~

~~² Aucune vérification de l'efficacité n'est requise en cas de retrait de la priorité de droite conformément à l'art. 4, al. 1, let. b.⁶~~

Les contrôles d'efficacité après une année étaient une exigence uniquement pour les zones à vitesse modérées.

Cette dernière n'était requise pour aucun autre type d'abaissement de vitesse.

2. Modifications de l'ordonnance



Une révolution pour l'introduction de zones modérées?

De notre point de vue, pas vraiment ...

....désormais elles peuvent aussi introduire des zones 30 dans le but d'améliorer la qualité de vie des riverains.

Si cette déclaration du Conseil fédéral sonne comme une avancée majeure pour les communes, nous relevons que presque toutes les zones à vitesse modérée présentes sur le territoire du canton de Fribourg ont été introduites essentiellement pour «*améliorer la qualité de vie des riverains*» et pour améliorer la sécurité en général.

Pour cette raison, les modifications apportées n'ont pas réellement d'impact par rapport au canton de Fribourg, car les nouvelles règles en vigueur étaient déjà appliquées depuis longtemps.



3. Modifications des bases légales

Avant 2023

les zones à vitesse modérées étaient soumises aux **règles strictes concernant l'instauration de limitations de vitesse** reliées à l'art. **108 OSR** qui précise qu'une vitesse ne peut être abaissée que pour les raisons suivantes :

- > Un danger n'est pas perceptible à temps et ne peut être évité autrement
- > Certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale
- > Améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés
- > Réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants)

Pour ce type d'abaissement, il faut établir une expertise qui doit démontrer que cette mesure est **nécessaire, opportune** et qu'elle **respecte le principe de proportionnalité**.



3. Modifications des bases légales

Dès 2023

les zones à vitesse modérées sont désormais rattachées aux **prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions de la circulation**, à savoir **l'art. 3 al.4 LCR « autres limitations et prescriptions »** qui permet d'introduire des restrictions diverses dans un cadre moins rigide.

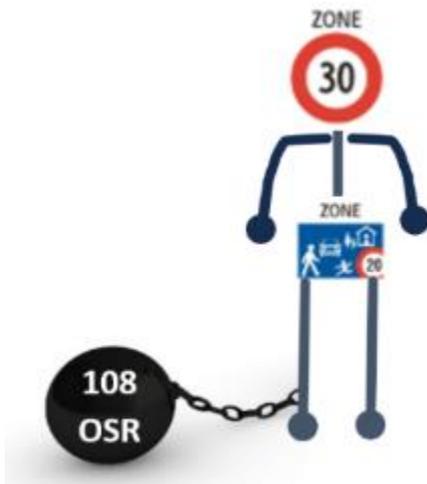
Si pour ce type de prescription l'expertise requise selon art. 108 n'est plus requise, il faut toutefois justifier et démontrer la nécessité de la mesure.



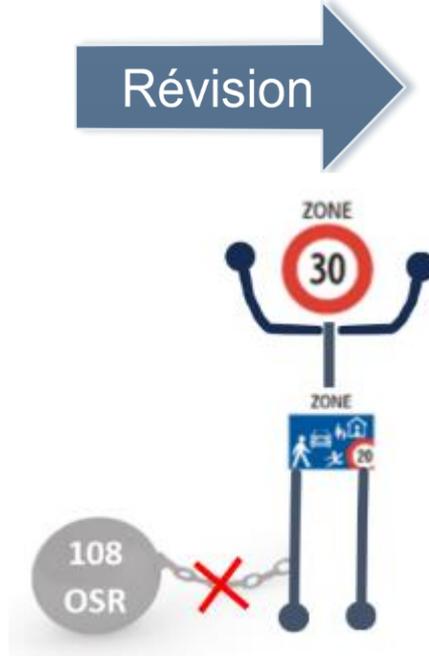
3. Modifications des bases légales

Résumé en image

Avant 2023



Révision



Dès 2023



4. Impact sur les procédures



Qu'est-ce qui change au final?

Si l'expertise, au sens de l'art. 108 n'est plus nécessaire, l'introduction d'une zone à vitesse modérée nécessite toujours (restriction en matière de signalisation) une **décision de l'autorité compétente**.

Cette **décision est publiée dans la FO** et peut faire l'objet d'un **recours auprès du Tribunal cantonal**.

Toute **décision de l'autorité se doit d'être fondée**, ce qui implique que la mesure doit répondre à des besoins objectifs et être motivée.

4. Impact sur les procédures



Qu'est-ce qui change au final?

l'Ordonnance sur les zones 30 et zones de rencontre précise:

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.

Pour pouvoir déterminer si des mesures de modération sont nécessaires, il faut procéder au minimum à un diagnostic des vitesses pratiquées.

En résumé, il n'est pas possible d'introduire une zone 30 ou une zone de rencontre sans analyse ou justificatif et la suppression de l'expertise ne veut pas dire qu'il n'y plus de documents à fournir.

5. Documents attendus par le SPC



Explications

En principe l'introduction d'une zone à vitesse modérée suit la procédure d'un plan d'infrastructure de mobilité (PIM).

Les dossiers sont déposés au Service des ponts et chaussées, section Surveillance du réseau routier, **secteur Routes communales**.

Le contenu du dossier est celui d'un projet d'infrastructure de mobilité avec tous les plans et pièces nécessaires à son analyse.

5. Documents attendus par le SPC



Explications

La mesure d'abaissement de la vitesse nécessite qu'un diagnostic soit établi. Il doit permettre à l'autorité d'apprécier les raisons d'introduction d'une telle mesure et de vérifier si les mesures envisagées sont adaptées pour faire respecter le régime de vitesse souhaité.

Le contenu attendu du diagnostic est le suivant:

- > La description des objectifs et éventuels déficits existants:
- > Un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes concernées:
- > Des indications sur le niveau actuel des vitesses (V50 et V85);
- > Une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

6. Impact pour les communes

Quelles simplifications réelles pour les communes?

Expertise → diagnostic

Le document à transmettre aux autorités est allégé par rapport à la pratique antérieure.

Plus d'obligation de vérifier les vitesses après 1 année

La commune «économise» une campagne de mesure des vitesses après 1 année.

7. Questions ?



Merci de votre attention !