

Forum du BPA sur la circulation routière 2023

30 km/h: une aubaine pour la sécurité

Réponses aux questions des participants

Question: Si l'expertise n'est plus nécessaire dans les zones 30 sur le réseau secondaire (routes non affectées à la circulation générale), comment peut-on s'assurer que la vitesse signalée est respectée et que l'aménagement correspond au régime de vitesse?

Réponse: Le respect de la vitesse signalée peut être contrôlé par une campagne de mesure après la mise en place de la zone 30. Si la V85 est supérieure à 38 km/h, des mesures de modération supplémentaires devraient être mise en œuvre. Le propriétaire de la route (canton ou commune) a la responsabilité de ce contrôle si des indices permettent d'établir que la vitesse signalée n'est pas respectée.

Question: Les notions de « route affectée à la circulation générale » et « routes d'intérêt local » ne sont-elles pas dépassées en raisons des nombreuses routes affectées à la circulation générale avec de nombreuses caractéristiques relevant de l'intérêt local?

Réponse: L'OSR définit la notion de "route affectées à la circulation générale". Toutes les autres routes doivent être considérées comme "non affectées à la circulation générale". Le modèle 30/50 recommande d'abaisser la vitesse maximale à 30 km/h pour les routes affectées à la circulation générale avec de nombreuses caractéristiques relevant de l'intérêt local. Comme ces routes sont "affectées à la circulation générale", une expertise doit être effectuée dans ce cas conformément à l'art. 108 OSR.

Question: Est-ce qu'une limitation à 30 km/h sur les routes affectées à la circulation générale est envisageable de manière limitée dans le temps (p.ex. heures de pointe, heures scolaires, ...)?

Réponse: Le droit permet de limiter la portée d'une réglementation dans le temps. Cela est par exemple utilisé pour les mesures de limitations de vitesse dans le contexte de la lutte contre le bruit. Sous l'angle de la sécurité routière, une limitation de vitesse à 30km/h uniquement à certaines heures est en contradiction avec le principe de la route auto-explicative.

Question: Pourquoi supprimer les passages piétons dans les zones 30 du réseau secondaire?

Réponse: L'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre spécifie que les passages piétons ne sont pas admis dans les zones 30 à l'exception notamment des abords des écoles et des homes. Dans la zone 30, les piéton-es doivent pouvoir traverser la chaussée en tous lieux. La présence de passages piétons est contraire à ce principe (obligation d'emprunter le passage situé à moins de 50 m). Par ailleurs, dans de nombreuses zone 30 du réseau secondaire, ni les charges de trafic ni la fréquentation par le trafic piéton ne sont suffisantes pour aménager un passage piétons.

Question : Faut-il supprimer les ilots des passages piétons sur les routes principales limitées à 30 km/h?

Réponse: Non, la réduction de vitesse à 30 km/h sur le réseau principal ne nécessite pas la suppression des ilots. Il est recommandé de les maintenir, ou de les aménager s'il s'agit d'un nouveau passage piétons.

Question : Une expertise est-elle nécessaire pour réduire la vitesse à 30 km/h sur une route affectée à la circulation générale?

Réponse: Oui, sur les routes affectées à la circulation générale, un abaissement de la vitesse maximale autorisée nécessite la réalisation d'une expertise au sens de l'art. 108, al. 4 OSR.

Question : Comment résoudre les problèmes de distances de visibilité dans les zones 30?

Réponse: Les distances de visibilité, en particulier aux intersections et aux accès riverains, doivent être respectées dans tous les cas. Le 30 km/h ne permet pas d'assainir la situation. La mesure prioritaire est de modifier les aménagements entravant la visibilité, en particulier lorsque cela est acceptable sous l'angle de la proportionnalité (p.ex. taille de la végétation, suppression d'une haie, etc.). Les distances de visibilité sont cependant plus faibles avec une vitesse de 30 km/h qu'avec une vitesse de 50 km/h.

Voir documentation technique du BPA Visibilité aux carrefours et aux accès riverains.

Question: N'y a-t-il pas un risque de confusion pour les usager-ères si le même signal est utilisé pour signaler deux régimes différents (routes affectées à la circulation générale avec passage piétons et autres routes sans passage piétons)?

Réponse: Le niveau d'aménagement permet de faire la différence entre les deux régimes. Dans tous les cas, la présence de passages piétons est univoque et impose certains comportements aux usager-ères (priorité accordée aux piétons, obligation pour ceux-ci d'emprunter le passage piétons). Indépendamment de la limitation de vitesse signalée, les passages piétons doivent être détectable suffisamment tôt par les conducteur-rices, qui peuvent ainsi adapter leur comportement (attention accrue, préparation au freinage).

Question: Où peut-on trouver des détails sur l'âge des victimes d'accidents graves en localité sur les tronçons limités à 50 km/h?

Réponse: Le rapport SINUS 2023 « Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2022 » publié par le BPA fournit différentes données statistiques sur l'accidentalité.

Question: Quelle est l'influence du 30 km/h sur l'attention des conducteurs?

Il est difficile de répondre précisément à cette question en raison notamment de la difficulté de mesurer objectivement le niveau d'attention. Une vitesse réduite a cependant pour conséquence une diminution de la quantité d'information à analyser par unité de temps. Le cerveau du-de la conducteur-ric(e) peut ainsi intégrer plus d'informations qu'avec une vitesse plus élevée et par conséquent prendre les décisions nécessaires (p.ex. se préparer à freiner ou freiner). Une diminution de la vitesse a ainsi un effet bénéfique sur la disponibilité du-de la conducteur-trice en termes d'attention, attention qui doit être vouée à la circulation (art. 3 OCR).