

Zone 30 et limitation à 30 **Position de PRO VELO Vaud (état septembre 2024)**

INTRODUCTION

Les associations régionales PRO VELO sont interpellées de plus en plus souvent à propos des aménagements spécifiques pour les cycles - ou leur absence - dans ces types de zones. PRO VELO Vaud présente les réflexions suivantes pour les rendre plus fluides et sûres.

POSITIONS

PRO VELO Vaud est favorable au développement des zones 30 et des limitations à 30 pour leur apport en matière de sécurité générale.

Les spécificités de la mobilité cycliste sont néanmoins à prendre en compte; elles sont précisées ci-dessous.

Ce texte s'est largement appuyé sur l'*aide-mémoire interne Zones et tronçons limités à 30 km/h* de PRO VELO Suisse. Les éléments de ce document repris tels quels sont signalés en italiques.

Trajet des cycles

Le principe suivant doit prévaloir : les vélos ne doivent être ralentis que de manière exceptionnelle dans le cadre de la limitation à 30km/h qu'ils doivent respecter. Leur vitesse de déplacement est un avantage qui doit être préservé. Les mesures de limitation à 30 km/h doivent ralentir au mieux les voitures, non les vélos. Mais surtout, elles ne doivent pas créer de nouveaux dangers (en raison p. ex. de manœuvres d'évitement, de passages étroits, etc.).

Concrètement:

- *Les rétrécissements de chaussée (p. ex. portes de zone) ne doivent pas entraver le passage des vélos (min. 1,8 m). Des by-pass sont prévus, notamment dans les montées,*
- *Les surélévations doivent être aménagées de sorte que les vélos puissent les contourner (gendarmes couchés) ou qu'ils puissent les franchir en douceur (sans subir de chocs; les bords doivent être adoucis).*
- *Lorsqu'un risque d'encolonnement des véhicules existe (route étroite, abords de giratoire, etc.), une bande cyclable assure la continuité du parcours du cycle au plus près de l'obstacle à venir.*
- *Lorsque le flux de TIM est supérieur à 2000 véhicules/jour¹, une bande cyclable est requise.*
- *Conserver la bande cyclable montante dans des voies qui présentent une pente importante.*

¹ On trouve assez fréquemment aussi la norme de 3'000 véh/jour. Chaque canton ou ville a ses propres standards.

Places de stationnement en bord de route

- *Les places de stationnement d'un ou des deux côtés de la route gênent et mettent en danger le trafic cycliste, p. ex. à cause du risque d'ouverture des portières des voitures, de la mauvaise visibilité ou des manœuvres d'évitement.*
- *La largeur de la chaussée sur les tronçons limités à 30 km/h doit être d'au moins 4,25 m (le long d'une rangée de places de stationnement) ou 4,45 m (entre deux rangées de places de stationnement). Elle doit en outre garantir une distance de sécurité d'au moins 0,7 m par rapport aux places de stationnement qui la bordent². En conséquence, les places de stationnement sur les routes limitées à 30 km/h doivent être supprimées d'un ou des deux côtés de la route si cette largeur ne peut pas être garantie.*
- *Il convient de renoncer aux places de stationnement en alternance en raison des trajectoires qu'elles imposent aux vélos et des rencontres entre ces derniers et le trafic automobile.*
- *Il en va de même pour les places en épi, qui offrent une mauvaise visibilité sur le trafic cycliste aux véhicules sortant en marche arrière.*

Sens unique

- Par défaut, le contre-sens cyclable est proposé.
- Dans un sens unique qui permet le contre sens cyclable et du stationnement, les véhicules stationnent obligatoirement à droite.

Arrêt de bus

- Lorsqu'un arrêt de bus bloque le trafic, un by-pass est prévu s'il ne génère pas de risque pour les piétons.

Marquage au sol

Dans les contresens cyclables ou lors d'interactions importantes des autres flux d'utilisateurs, un marquage au sol - rouge par ex. - est proposé (Cf. Lucerne ou Genève)

RESSOURCES

- Zones et tronçons limités à 30 km/h Aide-mémoire interne PRO VELO État au 7.6.2023. Auteur·trices: Christoph Merkli, Yvonne Ehrensberger, Jürg Buri *Plusieurs éléments de ce document sont repris tels quels; ils sont signalés en italiques.*
- Mobilité piétonne (2017). Cas de croisements et largeur de chaussée, FICHE INFO 06/2017
www.mobilitepietonne.ch
- DGMR (2023), directive sur la mise en place des zones 30. Disponible à
- Ville de Sion (année) Stratégie vélo - Fiches thématiques
https://www.sion.ch/_docn/2480744/Strategie_velo_fiches_thematiques.pdf
- bpa (2017). Zone 30 > Publications et matériel > Zones 30, Brochure technique.
- Office des ponts et chaussées du Canton de Berne (2016): Zones 30, Aide de travail.

² selon le Plan directeur pour les infrastructures vélo – Standards, Ville de Berne, 2020

- ATE (2008). Le 30km/h généralisé. Dossier.
- OFROU (2019). Fiche d'information rues cyclables.
- Mobilservice (2020). Rues cyclables.
- Unil, observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives; bfm, büro für mobilität (2023). Guide vélo. Mesures de promotion du vélo. Disponible à <https://www.guide-velo.ch/>

Cadre légal :

- Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2002/23/fr>

ILLUSTRATIONS



Contrairement à une idée reçue, il est possible de tracer une bande cyclable à la montée dans une zone 30.

Route du Jorat, Monblésson
(photo F. Yerly, février 2024)



La disposition des potelets ne permet pas à un vélo d'éviter le rétrécissement

Route du Jorat, Monblesson
(photo F. Yerly, février 2024)



Zone 30 à Porrentruy avec aménagement n'interrompant pas la trajectoire des cyclistes

(Guide vélo 2023)