

## **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 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/jour<sup>1</sup>, une bande cyclable est requise.*
- *Conserver la bande cyclable montante dans des voies qui présentent une pente importante.*

---

<sup>1</sup> 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 bordent<sup>2</sup>. 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](http://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](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.

---

<sup>2</sup> 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, Monblésson  
(photo F. Yerly, février 2024)



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

(Guide vélo 2023)