

GESTION, AMÉNAGEMENT ET ENTRETIEN DES ROUTES – SUBVENTIONS ET OUTILS À DISPOSITION DES COMMUNES

Association de Communes vaudoises (AdCV)

7 septembre 2023

**ROUTES CANTONALES EN
TRAVERSÉE DE LOCALITÉ
SUBVENTIONS CANTONALES**



SUBVENTIONS CANTONALES POUR TRAVAUX COMMUNAUX

La loi sur les routes prévoit la possibilité de subventions cantonales pour des travaux communaux sur des travaux de routes cantonales en traversée de localité.

- Un montant annuel de 6,5 millions est réservé à cet usage sur le budget de fonctionnement de la DGMR.
- Un crédit cadre de 40 millions est inscrit dans le budget d'investissement de l'Etat pour la période 2014-2028.

TRAVAUX SUBVENTIONNABLES

- Renouvellement de la couche de roulement et du marquage routier limité à la chaussée
- Travaux de renforcement, de reconstruction, d'aménagement et de correction : couches de liaison et de base et/ou de fondation, système d'évacuation des eaux de chaussée
- Travaux de renforcement ou de reconstruction d'ouvrages d'art (pont, mur soutenant la route, etc.)
- Honoraires relatifs aux études et à la surveillance des travaux subventionnés

TRAVAUX EXCLUS DES SUBVENTIONS

- Élargissements pour places de parc
- Ouvrages ayant un caractère privé (accès, présélection, voie d'insertion, etc.)
- Trottoirs et glissières
- Bordures et pavages
- Signalisation verticale et lumineuse
- Éléments de modération de trafic
- Inspections principales des ouvrages
- Voies et baies d'arrêts de bus en cas de nouvelle construction
- ...

CALCUL DU TAUX DE SUBVENTION

Le taux de subvention varie selon la nature des travaux et des communes. Il est établi en additionnant les taux de base et les compléments.

1. Taux de base : dépend du type de travaux
2. Complément traversées : pour les communes traversées par un tronçon de route cantonale
3. Complément capacité financière : en fonction des ressources des communes
4. Complément trafic : selon utilisation de la route concernée (TJM)

Le taux de subvention d'un projet communal est la somme du taux de base et des trois compléments. Il ne peut pas dépasser 50%.

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

- Le taux de subvention ne s'applique qu'au montant des travaux après déduction d'éventuelles autres subventions obtenues par la commune (bruit, projet d'agglomération, etc.).
- En cas de fusion de communes et en l'absence de données sur la nouvelle commune, la subvention s'applique à chaque commune considérée individuellement.

DEMANDE DE SUBVENTION

Il convient de rappeler que l'article 56 de la loi sur les routes n'oblige pas le Canton à accorder des subventions, mais lui en donne la possibilité.

Dès lors, les communes ne disposent pas d'un droit à l'octroi de subventions. Les décisions cantonales sont bien sûr régies par les principes d'équité et d'égalité de traitement.

DEMANDE DE SUBVENTION : PROCÉDURE

Démarches avant les travaux

- Contacter le voyer.
- Établir un projet conforme à l'art. 16 du règlement d'application de la loi sur les routes.
- Envoyer le dossier au voyer, accompagné d'une demande formelle **avant le début des travaux**.

Sur la base du dossier, la DGMR :

- Détermine l'étendue des travaux subventionnables.
- Calcule le taux de subvention selon le barème établi et définit un montant plafond.
- Établit une convention d'octroi avec la commune.

Démarche pour les travaux

- L'appel d'offres pour les travaux doit être réalisé en respectant la loi sur les marchés publics et les seuils applicables. Le financement et les autorisations de construire doivent être obtenus.
- Le seuil sera déterminé par l'addition des montants des travaux subventionnés et non subventionnés.

DEMANDE DE SUBVENTION : PROCÉDURE

Démarche après les travaux

- La commune transmet à la DGMR une copie des factures certifiées conformes avec preuve de paiement, une copie du PV de réception des travaux, des métrés signés et des plans conformes à l'exécution.
- La DGMR les analyse, vérifie l'étendue des travaux subventionnables ou l'adapte si nécessaire.
- Elle recalcule le montant subventionné.
- Elle établit un décompte final avec la commune précisant le montant de la subvention cantonale (toutes charges comprises).
- La commune établit une facture avec les indications demandées et la subvention est versée par la DGMR.

> Pendant les travaux, la commune peut demander le versement d'acomptes jusqu'à concurrence de 80 % du montant de la subvention ou des factures payées.

STRATÉGIE VÉLO 2035 : SUBVENTIONS

Pour encourager la réalisation d'aménagements cyclables par les communes, le Canton prévoit de les soutenir en assurant :

- Un appui technique et financier pour la conduite d'études régionales permettant d'amorcer la collaboration intercommunale nécessaire à la complémentarité des réseaux.
- Des subventions pour l'étude, la construction et l'entretien d'aménagements cyclables situés sur le réseau cyclable cantonal structurant en localité.
- Des subvention à la construction d'ouvrages d'importance définis dans le cadre de la planification de réseaux cyclables régionaux validés par le Canton.

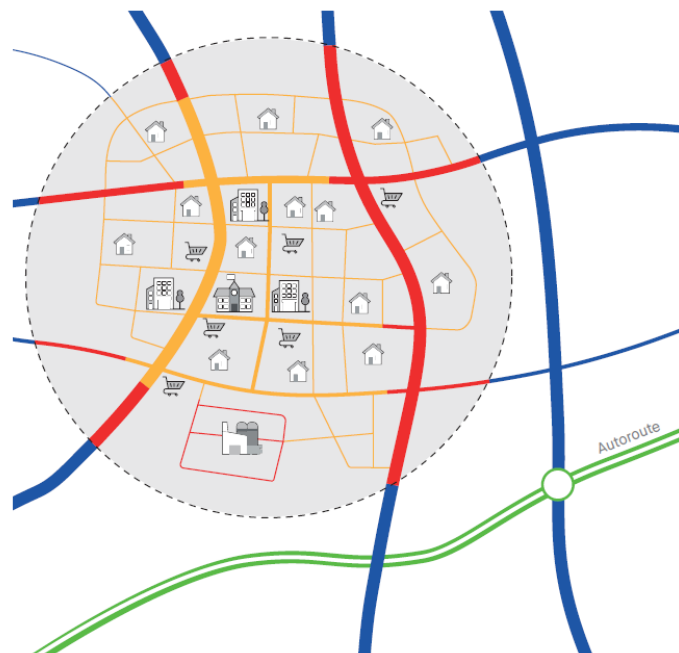


GENERAL GUISSAN

ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE



RÉGIMES DE VITESSE



Légende

Réseau hors localité
avec une vitesse entre 60 km/h et 80 km/h



Réseau en localité
avec un régime de vitesse générale à 50 km/h



Réseau en localité
en zone 30 km/h



Réseau en localité
en zone de rencontre



Régimes de vitesse



Sur le réseau de routes, le régime de vitesse peut varier :

- Hors traversée de localité, le régime de vitesse est en règle générale de 80 km/h avec des exceptions à 70 km/h et 60 km/h.
- En traversée de localité, la vitesse générale est de 50 km/h sur le réseau de « routes affectées à la circulation générale ».
- En traversée de localité, en fonction de certaines conditions, les « routes non affectées à la circulation générale » et une partie des « routes affectées à la circulation générale » qui satisfont à des critères d'éligibilité selon l'art. 108 OSR peuvent être en zone 30 km/h.
- En traversée de localité, les « routes non affectées à la circulation générale » peuvent être en zone de rencontre.



MODIFICATION DE L'OSR AU 01.01.23

Droit en vigueur jusqu'au 31.12.22	Droit en vigueur depuis le 01.01.23
<p><i>Le concept de « routes affectées à la circulation générale » n'est ni employé ni défini expressément dans l'ancienne réglementation.</i></p>	<p>Art. 1 al. 9 : nouvel alinéa « Les routes affectées à la circulation générale sont toutes les routes situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques. »</p>
<p>Art. 2a al. 5 Les signaux «Zone 30» (2.59.1), «Zone de rencontre» (2.59.5) et «Zone piétonne» (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.</p>	<p>Art. 2a al. 5 Les signaux « Zone 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale.</p>
<p>Art. 2a al. 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).</p>	<p>Art. 2a al. 6 Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route affectée à la circulation générale conformément aux exigences de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, il est possible d'intégrer ce tronçon dans une zone 30.</p>

MODIFICATION DE L'OZ30 AU 01.01.23 (1/2)

Droit en vigueur jusqu'au 31.12.22

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 % V50 et vitesse 85 % V85);
- 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.

Droit en vigueur depuis du 01.01.23

L'art. 3 OZ30 est abrogé.

L'expertise n'est plus nécessaire à compter du 01.01.23 pour mettre en œuvre une zone 30 ou une zone de rencontre sur une route non affectée à la circulation générale.

MODIFICATION DE L'OZ30 AU 01.01.23 (2/2)

Droit en vigueur jusqu'au 31.12.22

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

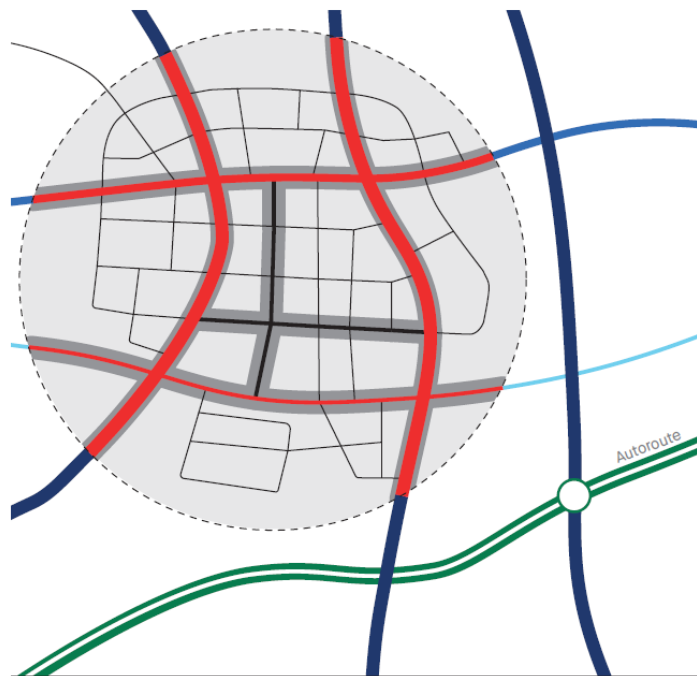
Droit en vigueur depuis le 01.01.23

L'art. 6 est abrogé.

Les contrôles d'efficacité des mesures ne sont plus nécessaires une année après la mise en place d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre.

A noter que la notion de surveillance du réseau existe déjà dans l'art. 6a al. 3 LCR, lequel prévoit que la Confédération, les Cantons et les Communes doivent notamment examiner « si leurs réseaux routiers présentent des points noirs ou des endroits dangereux ».

STRUCTURE DU RÉSEAU



Légende

	Hors traversée de localité	En traversée de localité	Route affectée à la circulation générale
Canton	réseau de base (B)		
	réseau complémentaire (C)		
	réseau d'intérêt local (IL)		
Commune	réseau communal principal / liaison / distribution		
	collecteur / desserte / quartier		

Le réseau de routes est composé de :

- Routes nationales
- Routes cantonales
- Routes communales
- Routes privées

Les routes cantonales sont classées en trois catégories :

- Le réseau de base (B)
- Le réseau complémentaire (C)
- Le réseau d'intérêt local (IL)

Hors traversée de localité



En traversée de localité



Le réseau routier s'organise « en » et « hors » localité.

Les routes communales peuvent avoir une hiérarchie selon différentes catégories :

- Réseau principal / liaison / distribution
- Collecteur / desserte / quartier



Définition des « routes affectées à la circulation générale »



Une route affectée à la circulation générale est définie par le nouvel art. 1 al. 9 OSR :
 « Les routes affectées à la circulation générale sont toutes les routes situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques. »

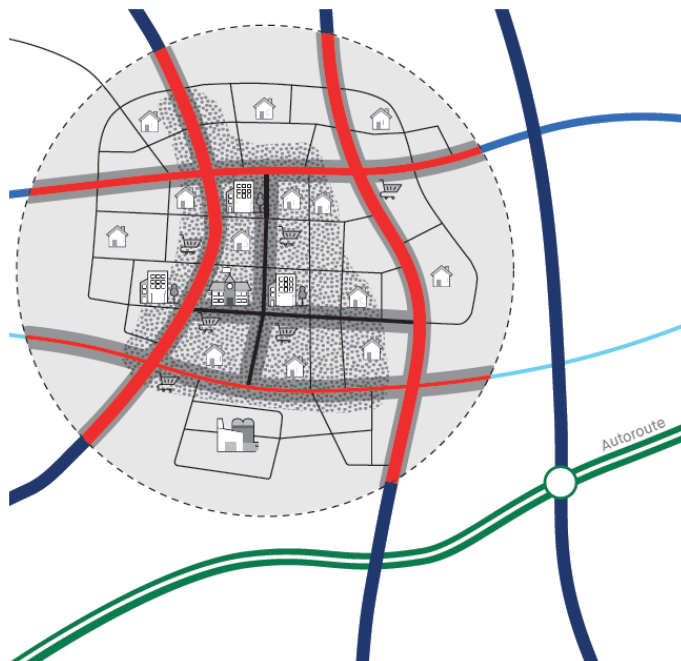
Sont considérées comme des « routes affectées à la circulation générale » :

- Toutes les routes cantonales en traversée de localité
- Le réseau communal des routes principales, de liaison, de distribution

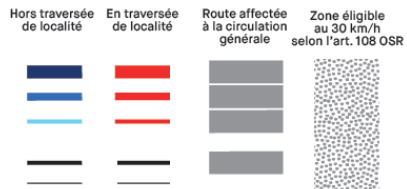
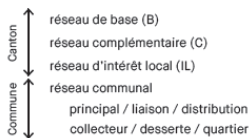
Sont considérées comme des « routes non affectées à la circulation générale » :

- Le solde du réseau communal : collecteur / desserte / quartier

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE



Légende



L'urbanisation de la localité s'effectue de manière variée autour du réseau routier :

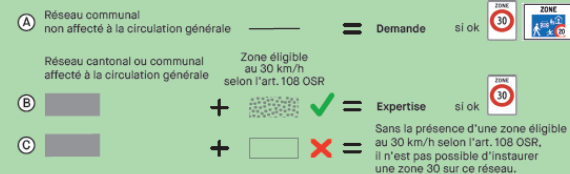
- Les quartiers d'habitation avec des variations de densité
- Les commerces et les activités
- Les bâtiments publics, écoles
- Les industries



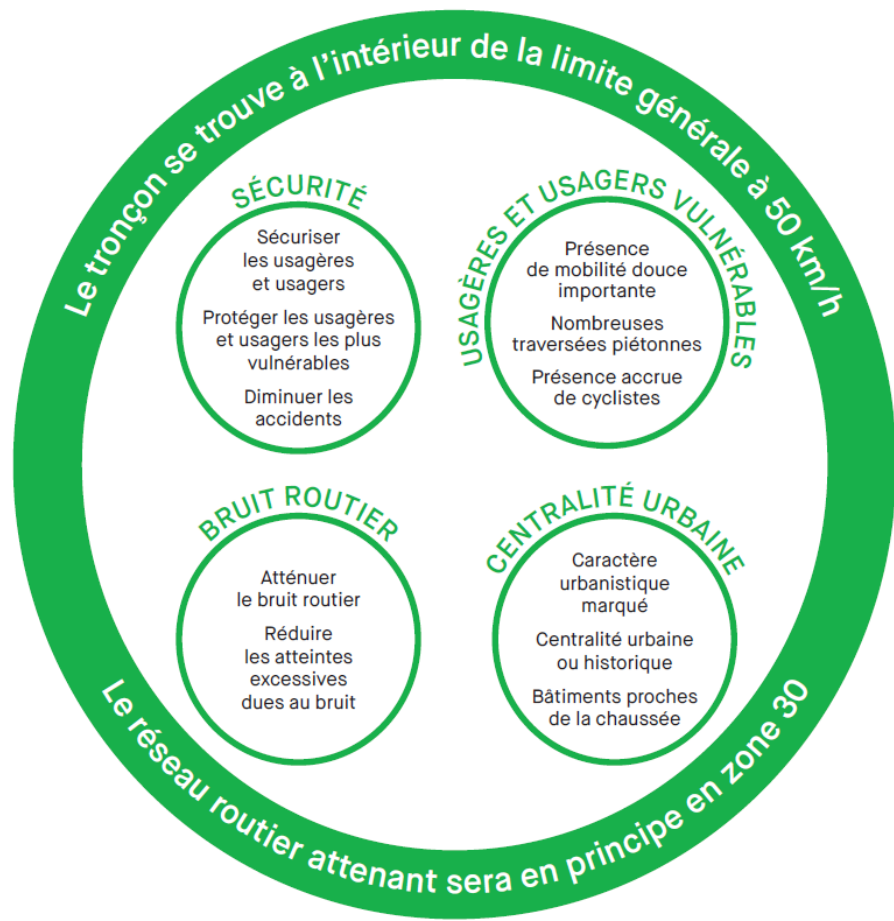
Les zones éligibles au 30 km/h selon l'art. 108 OSR sont situées au cœur de la localité et doivent répondre à des critères d'éligibilité.



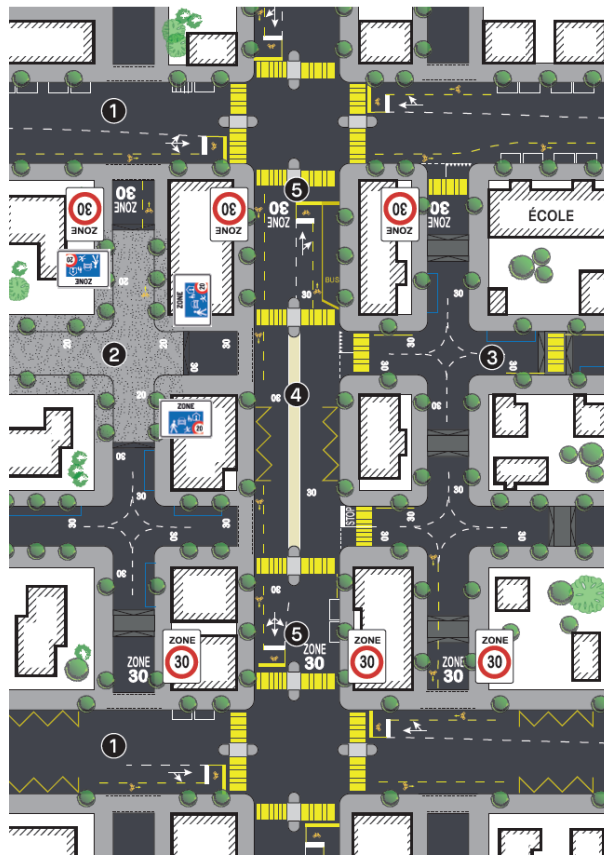
Conditions de mise en œuvre des abaissements de vitesse en localité :



CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE



RÉSEAU EN LOCALITÉ



1

Horizontalement, on distingue :

- Deux tronçons de « routes affectées à la circulation générale » situées en dehors d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 106 OSR.
- Ces tronçons de routes ne peuvent pas être englobés dans une zone 30 puisqu'ils ne remplissent pas les conditions de la présente directive DGMR.
- Ces tronçons de routes restent limités à 50 km/h.

2

Sur la partie gauche de l'image, on distingue :

- Un réseau de « routes non affectées à la circulation générale » qui est en zone 30 avec une zone de rencontre incluse à l'intérieur du périmètre de la zone 30.
- Le quartier est délimité par des trottoirs traversants marquant la hiérarchie du réseau et donnant la priorité aux axes 1 et 4.

3

Sur la partie droite de l'image, on distingue :

- Un réseau de « routes non affectées à la circulation générale » qui est en zone 30.
- La présence d'une école justifie le maintien d'un passage pour piétons à l'intérieur de la zone 30.
- Le quartier est délimité par des pertes de priorité (cédez-le-passage et stop) ainsi que des trottoirs traversants donnant la priorité aux axes 1 et 4.

4

Verticalement, on distingue :

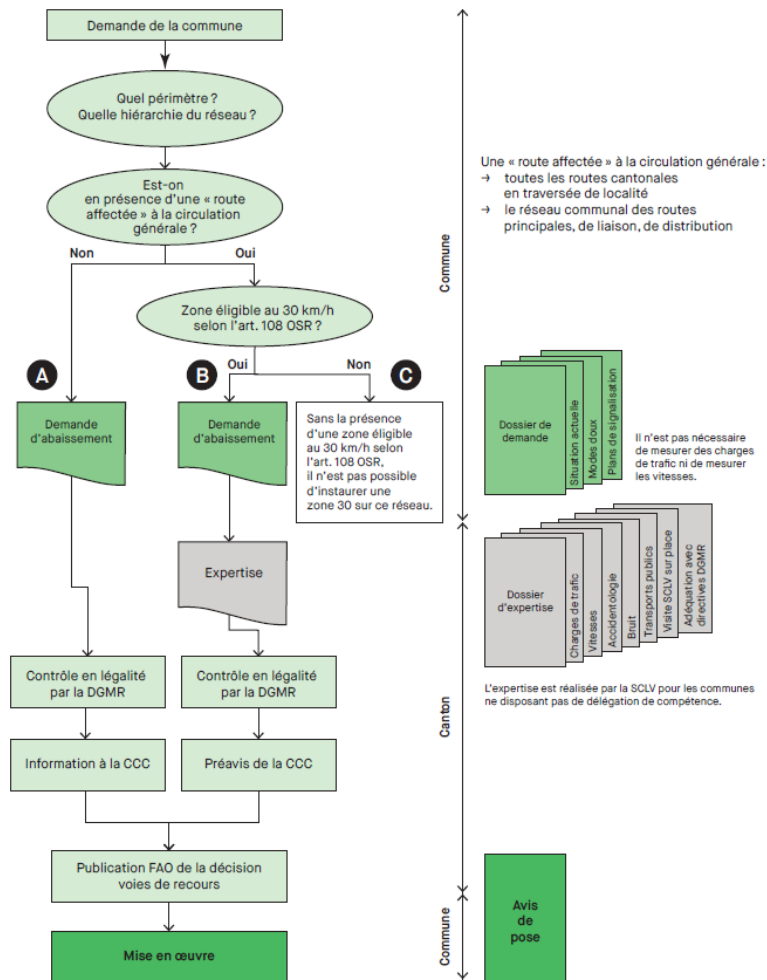
- Un tronçon de « route affectée à la circulation générale » située à l'intérieur d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 106 OSR.
- Ce tronçon de route peut être englobé dans une zone 30 tout en gardant son caractère prioritaire puisqu'il répond aux conditions de la directive DGMR.

5

L'aménagement de ce tronçon de « route affectée à la circulation générale » traversant une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 106 OSR peut se présenter ainsi :

- L'aménagement doit être « conçu en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destiné à des transports sûrs, performants et économiques » (art. 1 al. 9 OSR).
- Le tronçon conserve la priorité sur les axes latéraux (maintien des trottoirs traversants ou des pertes de priorité par cédez-le-passage ou stop).
- Les transports publics conservent ainsi la priorité sur leur itinéraire.
- Les passages pour piétons peuvent être conservés dans la traversée de l'axe.
- Les passages pour piétons peuvent être conservés longitudinalement en traversée des voiries latérales.
- Si le besoin est avéré, la régulation lumineuse d'une intersection ou d'une traversée piétonne est possible.

PROCÉDURES



PLAN DE SIGNALISATION



1

Le plan de situation de la zone :

- La totalité du **périmètre** de la zone doit être représentée.
- Le **marquage routier** actuel, supprimé et projeté est indiqué.
- L'emplacement de la **signalisation verticale** actuelle, supprimée et projetée est indiqué.
- Le **tracé des routes cantonales** en traversée de localité est mis en évidence.

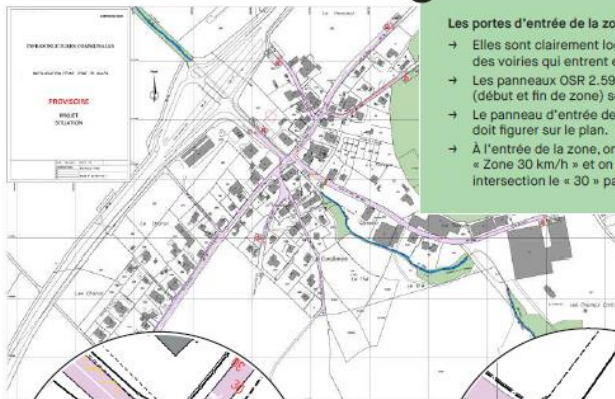


22

2

Les portes d'entrée de la zone :

- Elles sont clairement localisées sur l'ensemble des voiries qui entrent et sortent du périmètre.
- Les panneaux OSR 2.59.1 et 2.59.2 (début et fin de zone) sont indiqués.
- Le panneau d'entrée de localité (régime à 50 km/h) doit figurer sur le plan.
- À l'entrée de la zone, on marque sur la chaussée « Zone 30 km/h » et on peut rappeler après chaque intersection le « 30 » par un marquage au sol.



3

La gestion des pertes de priorité :

- Le plan de marquage doit permettre de comprendre la **gestion des priorités** dans les intersections.
- En règle générale, la **priorité de droite** s'applique dans les zones 30 et les zones de rencontre.



4

Les cheminements de mobilité douce :

- Le plan de marquage doit permettre de comprendre quels sont les passages pour piétons maintenus, supprimés ou nouveaux.
- On veillera à analyser la possibilité d'**ouvrir des contresens cyclables** dans les rues à sens unique.



MERCI DE VOTRE ATTENTION

Direction générale
de la mobilité et des routes

DGMR

Place de la Riponne 10 - 1014 Lausanne
T +41 21 316 71 10 - info.dgmr@vd.ch
www.vd.ch/dgmr