



Modèle 50 / 30

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente

VCS

ATE

ATA

pour aller à l'essentiel

Alain ROUILLER

- Conseiller en mobilité à l'ATE
- responsable de projets: par ex. "A pied à l'école...à Pédibus"
- vice-président de Rue de l'Avenir
- ancien député de la République et Canton de Genève

Nous sommes pour
une mobilité totale.
Dans la tête.

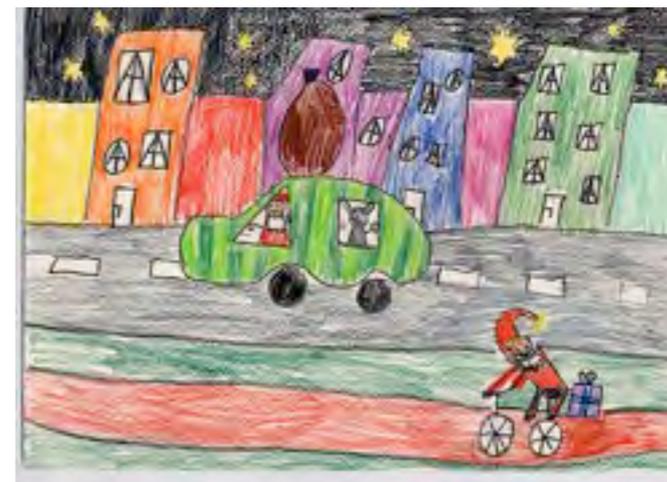


ATE

- Association de protection de l'environnement et d'usagers des transports

» *association privée, à but idéal*

- Club de service



Club de service

- **assurances**

(automobilistes, cyclistes, piétons, usagers des transports publics)

- dépannage
- voyages
- juridique
- RC automobile
- casco vacances
- central d'urgence
- SOS pour non-motorisés
- assurance vol, SOS et casco vélo
- etc...



Association de protection de l'environnement



- engagement en faveur d'une mobilité durable
 - Thèmes: transports publics, sécurité des déplacements, climat, ÉcoMobiListe
- sécurité des déplacements durables :
 - défense des plus faibles (piétons, cyclistes, enfants, aînés)
 - campagnes :
 - “A pied à l'école” + Journée internationale “A pied à l'école” le 22.09
 - “Pédibus”
 - “mobilité des aînés”
 - conduire ou téléphoner, diesel - pm10, bruit routier, etc. etc.
- lobbying politique des transports durables
- opposition - force de proposition



- Création de RdA en 1981
- Promouvoir des réalisations et des politiques novatrices
(sécurité des déplacements et urbanisme de proximité)
- Conseils
- Public cible:
habitants, responsables communaux, professionnels de l'aménagement



Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

- Belgique
- France
- Luxembourg
- Québec
- Suisse



L'ATE: une idée européenne



T & E Transports & Environnement

- Bureau à Bruxelles
 - 7 collaborateurs
- 44 organisations dans 24 pays
- 8 membres associés : Birdlife, Fédération européenne des cyclistes, UTP (Union des transports publics), UIC (Union int. des chemins de fer), WWF, etc.
- Internet: www.transportenvironment.org/

Dans le monde, chaque année

- **1,2 million de tués sur les routes**

- l'OMS estime que si les tendances actuelles se poursuivent, le nombre des tués et des blessés sur les routes du monde augmentera de 60% entre 2000 et 2020.

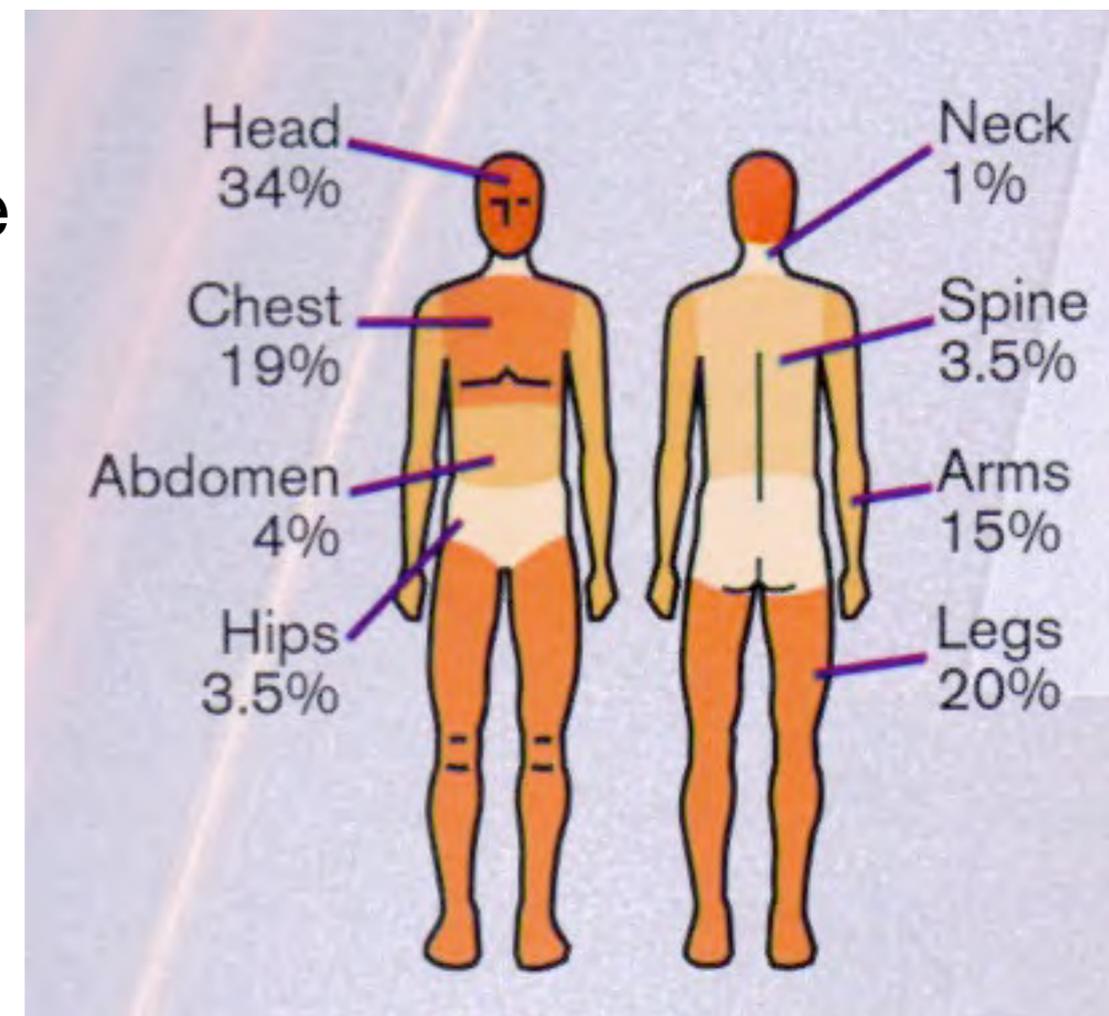


© World Health Organization
2004 - All rights reserved

Vision zéro Révolution copernicienne

Élément clé de *Vision zéro*

- Un accident ne doit pas être plus grave que ne peut le supporter le corps humain (**limites bio-mécaniques**)



Limitations de vitesse

- Accidents impliquant piétons / cycliste : **30 km/h**
- Collision latérale: **50 km/h**
- Collision frontale: **70 km/h**



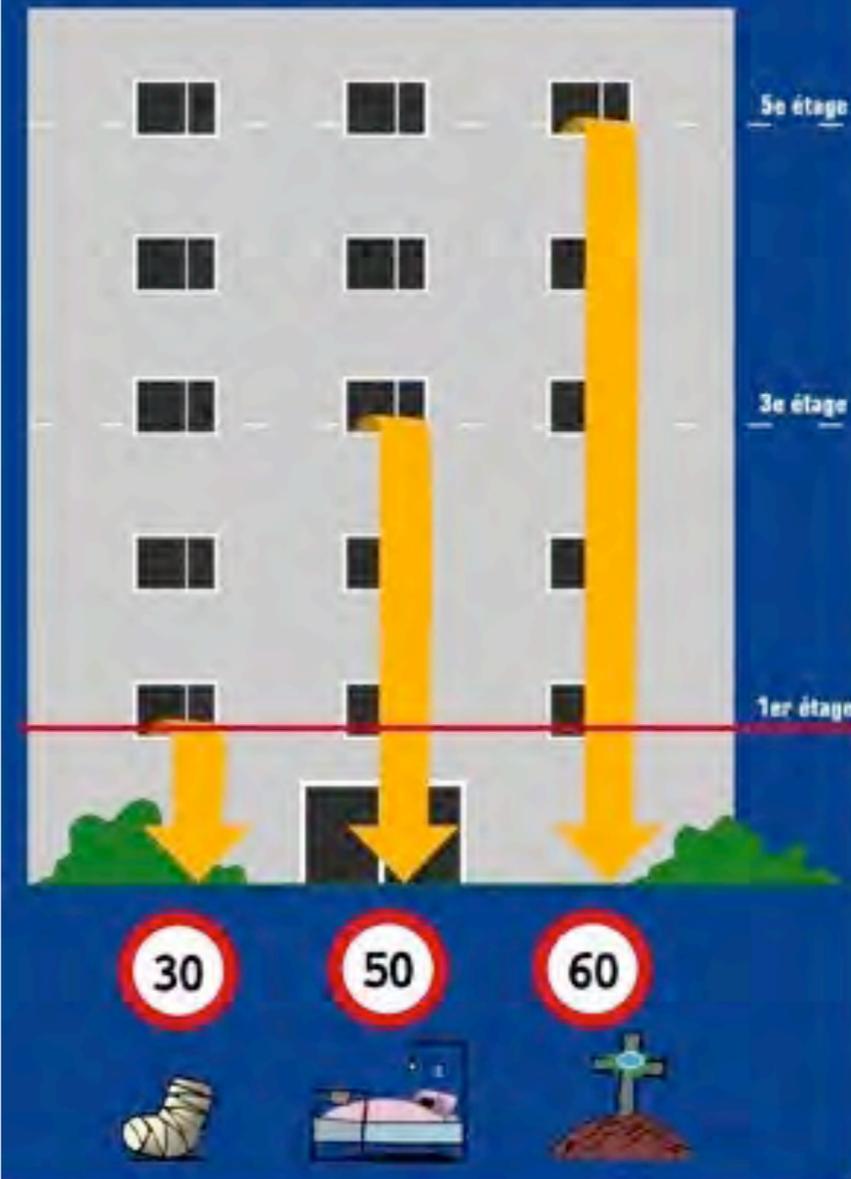
Insécurité routière = inquiétude des parents

- danger objectif
- danger subjectif

Il faut donner une réponse aux deux peurs

A vitesse élevée, danger élevé

L'impact de la collision peut être représenté sous la forme d'une chute

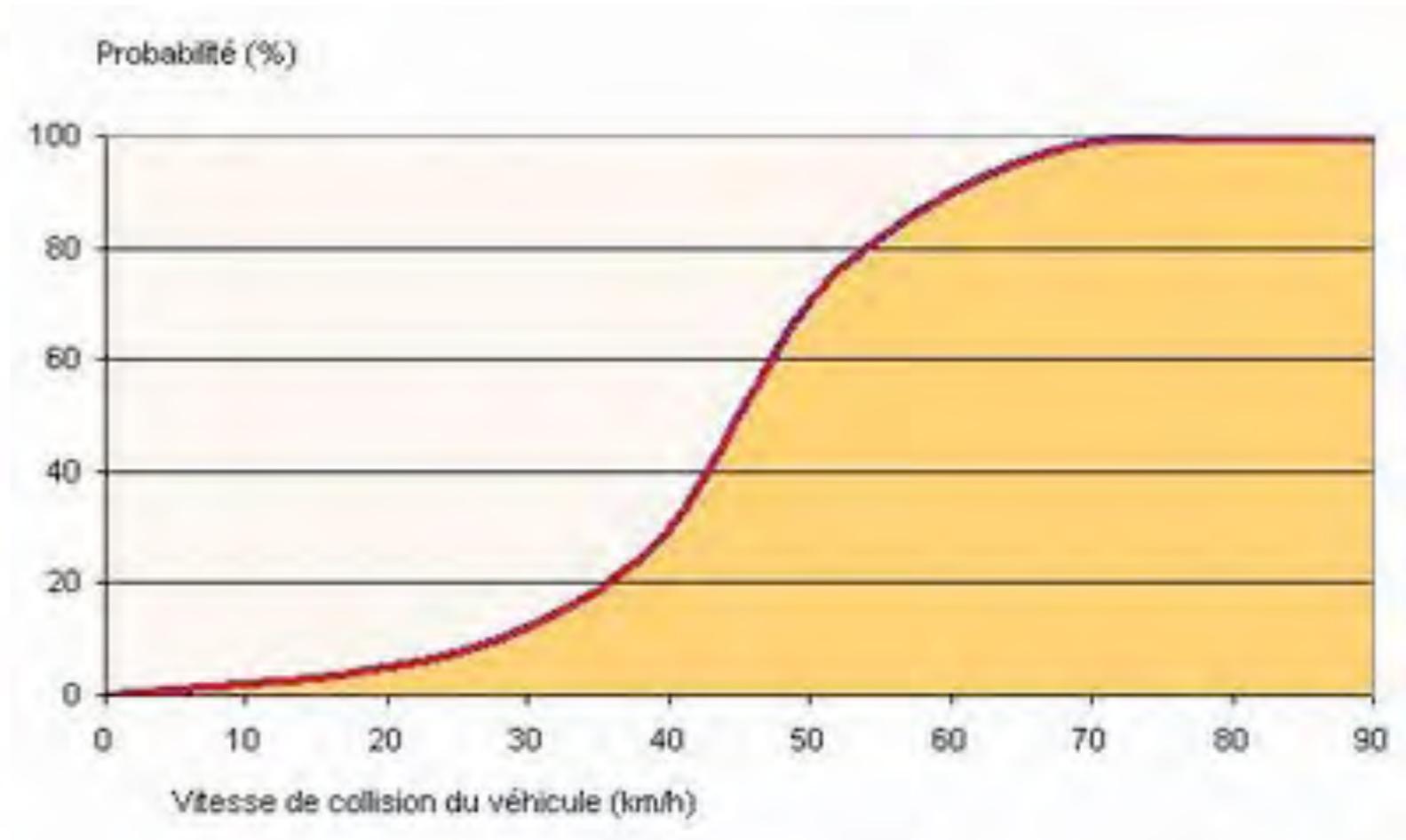
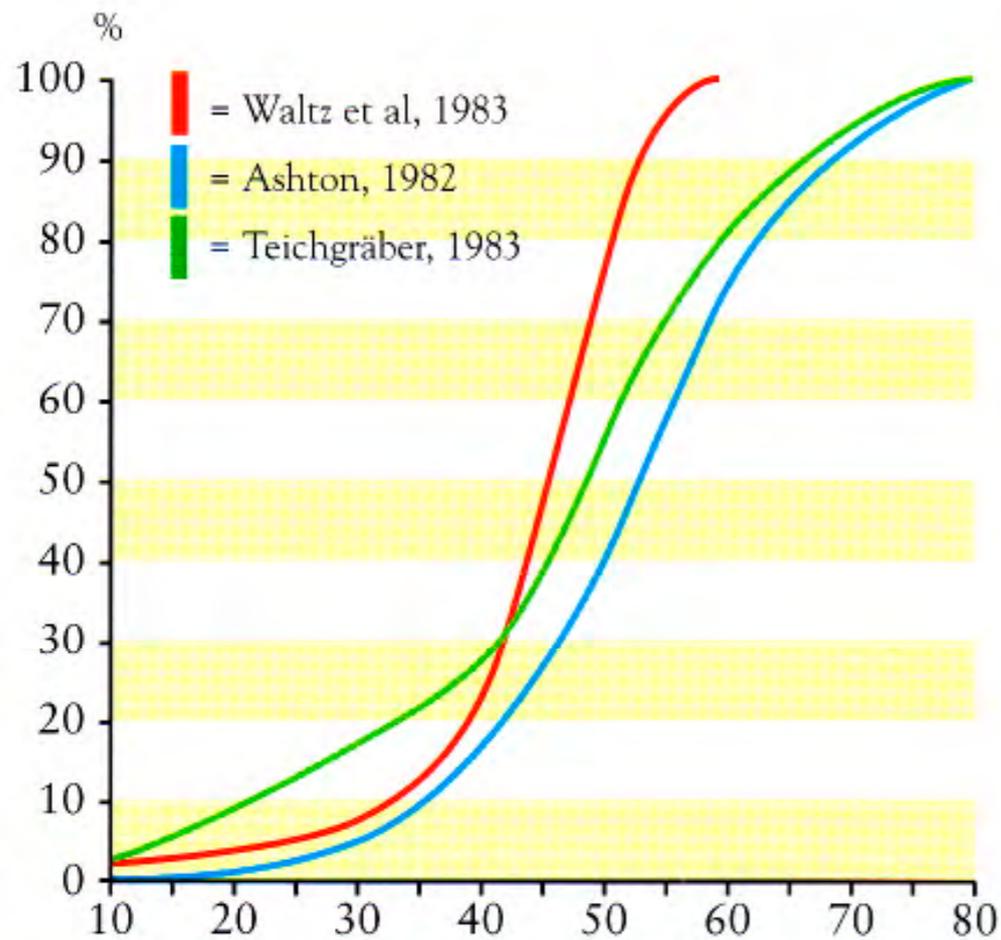


Tout véhicule en circulation accumule de l'énergie. Elle est d'autant plus grande que le véhicule roule rapidement. **Une vitesse double provoque une force quadruple.** Lors d'une collision, cette énergie est libérée et détermine de façon décisive les conséquences de l'accident.

Lorsque la vitesse de collision dépasse 30 km/h, les chances de survie des piétons impliqués décroissent rapidement.

On peut comparer la violence de la collision sur le corps humain avec la violence du choc subi lors d'une chute: une collision avec une voiture roulant à 30 km/h correspond par exemple à une chute du 1er étage.

Risque d'être tué à différentes vitesses

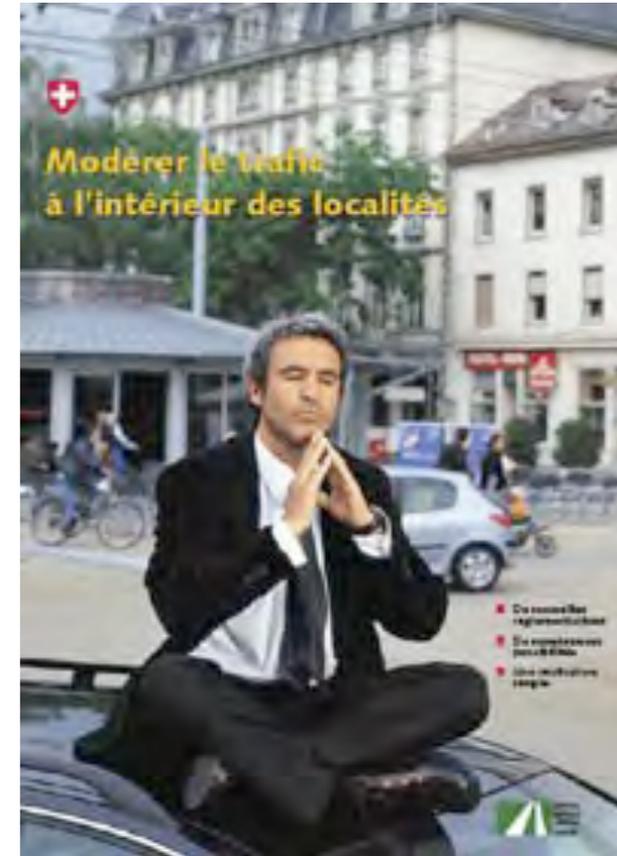


Zones à vitesse limitée

- zone piétonne **10 km/h**
– au pas...du cheval



- zone de rencontre **20 km/h**
priorité piétonne !



- zone 30 **30 km/h**



Le modèle 50 / 30

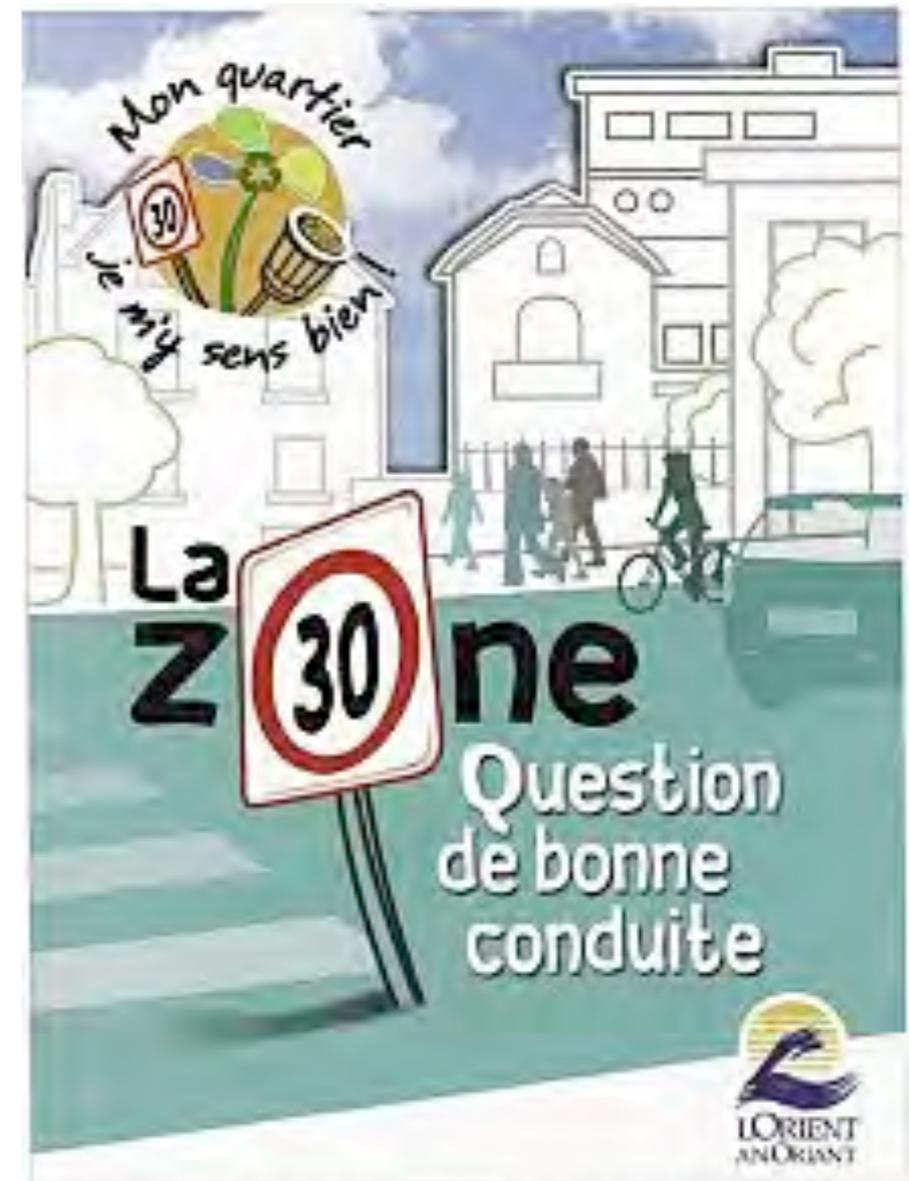
- **routes à orientation circulation = 50 km/h**
- **routes d'intérêt local = 30 km/h**

Le modèle 50 / 30

- mettre le maximum de rues à 30 km/h
- au plus faible coût possible

Exemples : Berne, Bâle et...

..... Lorient



Chaque ménage lorientais a reçu un dépliant présentant la démarche municipale en matière de zone 30
(Document Ville de Lorient)



Deux catégories:

- fonction circulation => 50 km/h
 - fonction sociale prime => 50 km/ **aménagé**
-
- investir les moyens financiers sur les axes 50 km/h où la fonction sociale prime sur la fonction circulation
 - idéalement, certains de ces axes principaux peuvent être à 30 km/h => Köniz

Bâle-Ville





Portes: seuil de caoutchouc

Nota Bene:

à Bâle 55% des ménages n'ont pas de voiture !



Berne :

Hyper-centre (presqu'île de l'Aare)



- Unique mesure: totem



• Mesures:

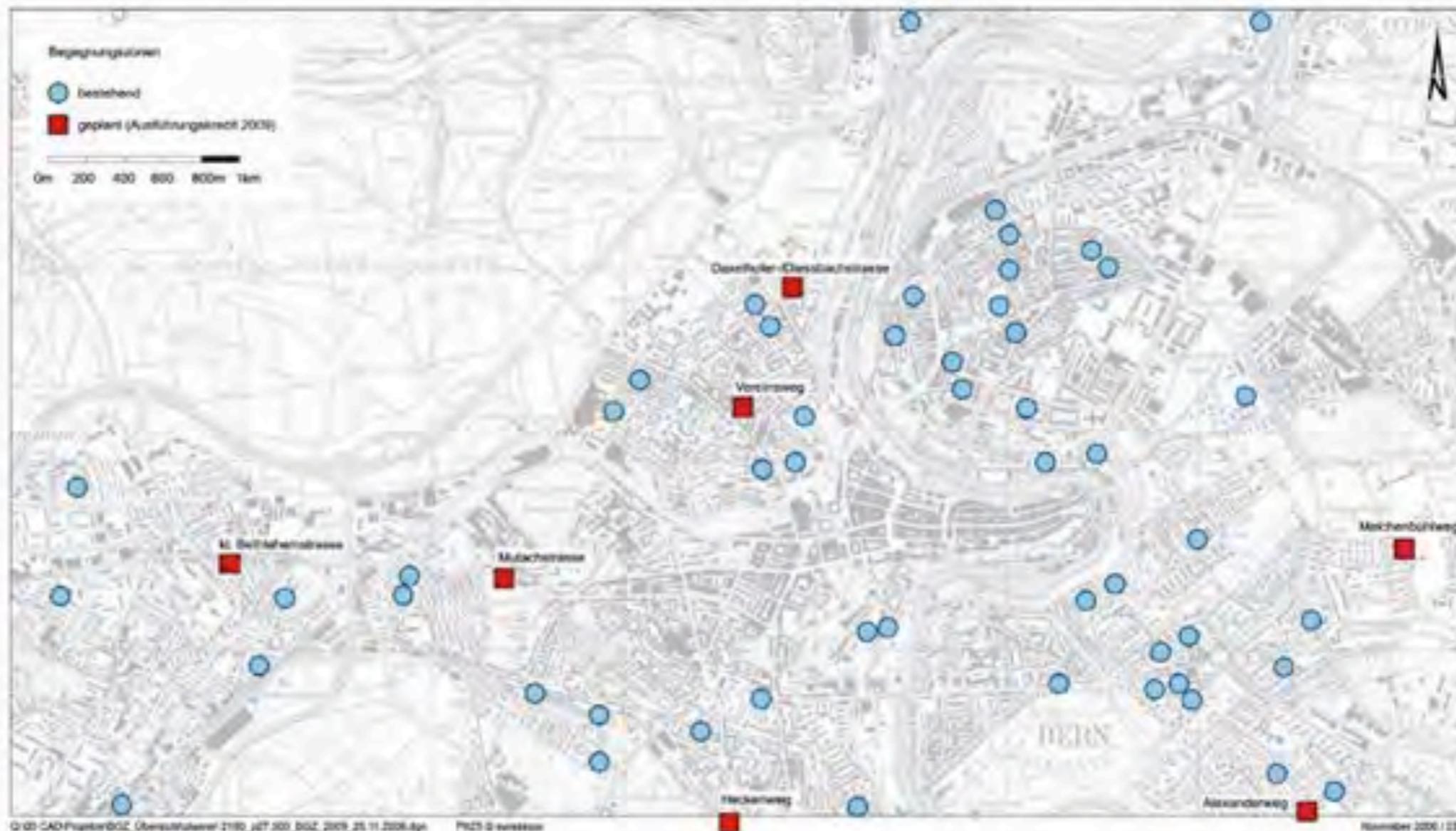
- portes
- double sens, avec **impossibilité** de croiser
- stationnement deux-roues

Zones de rencontre à l'intérieur des zones 30

Begegnungszonen in Wohngebieten

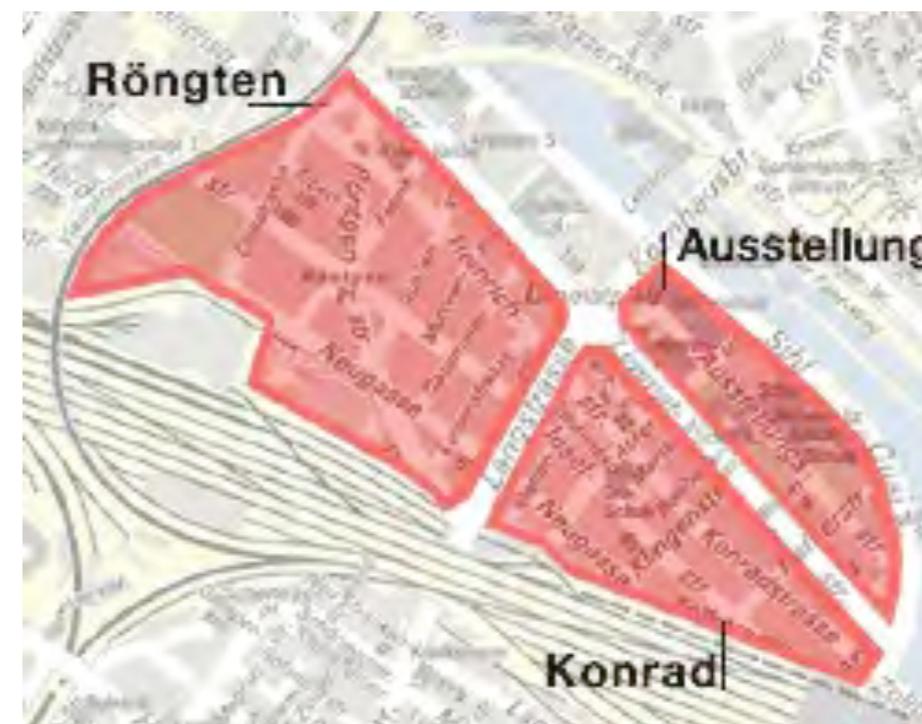
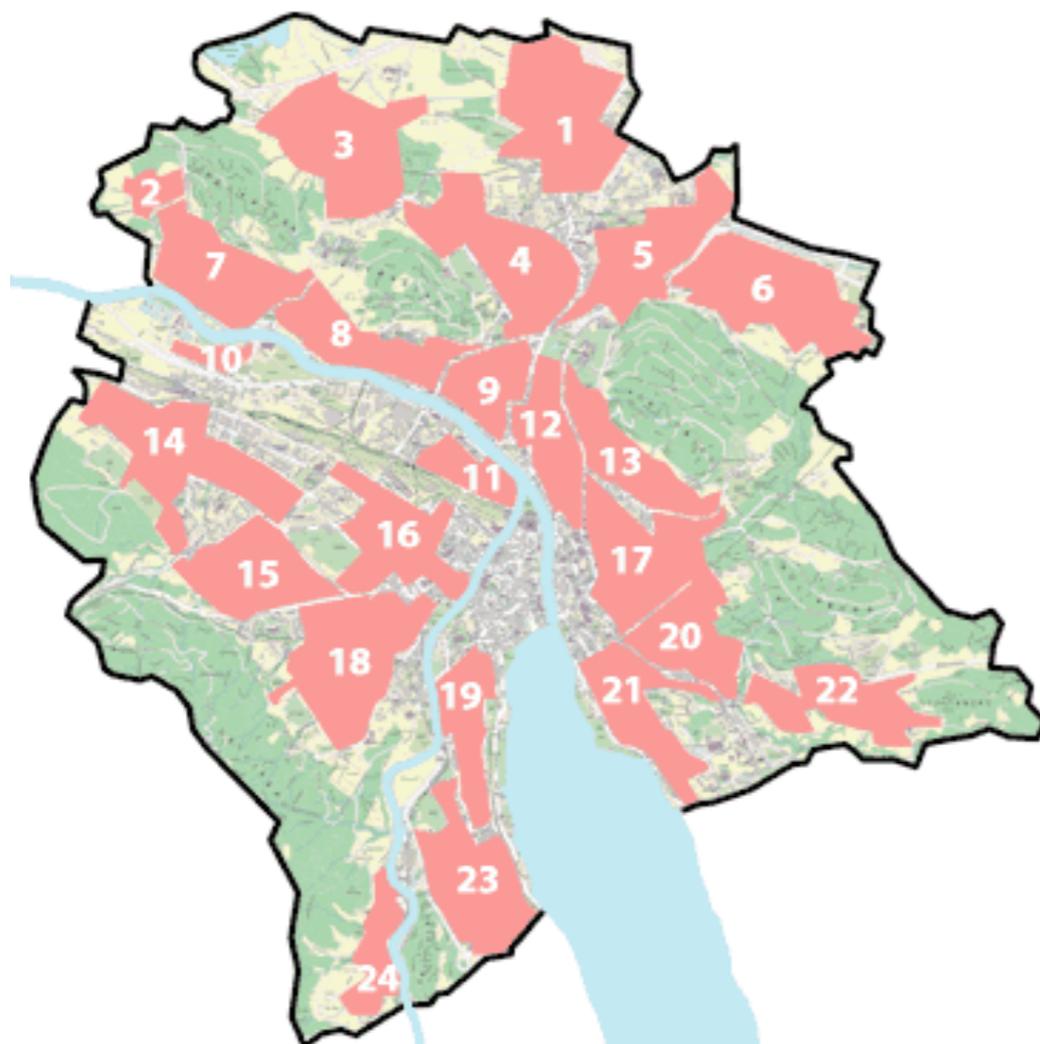
Übersichtsplan 2009

Stadtwappen
Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün
Verkehrsplanung



- Zones de rencontre **à la demande**
- 50 réalisées
- 5 - 6 réalisées par année
- Coût: env. Fr 20'000.-





secteur 11 à côté de la Gare

- Tous les quartiers d'habitation à 30 km/h
 - 125 zones 30 dans 23 secteurs
 - une centaine réalisées en une année !

Pastilles centrales surélevées (mini rond-point)



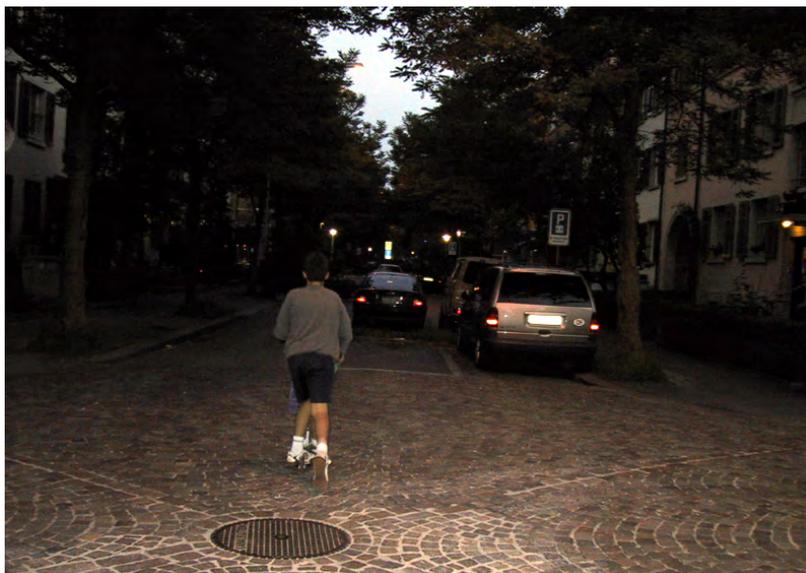
Ambiance fin de journée

Pastille simple: Fr 7000.- / 20 ans

Pastille double : Fr 10'000.- / 20 ans

Pastille double + totem Fr 12'000.- / 20 ans

Qualité de vie



Modération de la circulation devant une école:

- deux coussins berlinois + rétrécissement

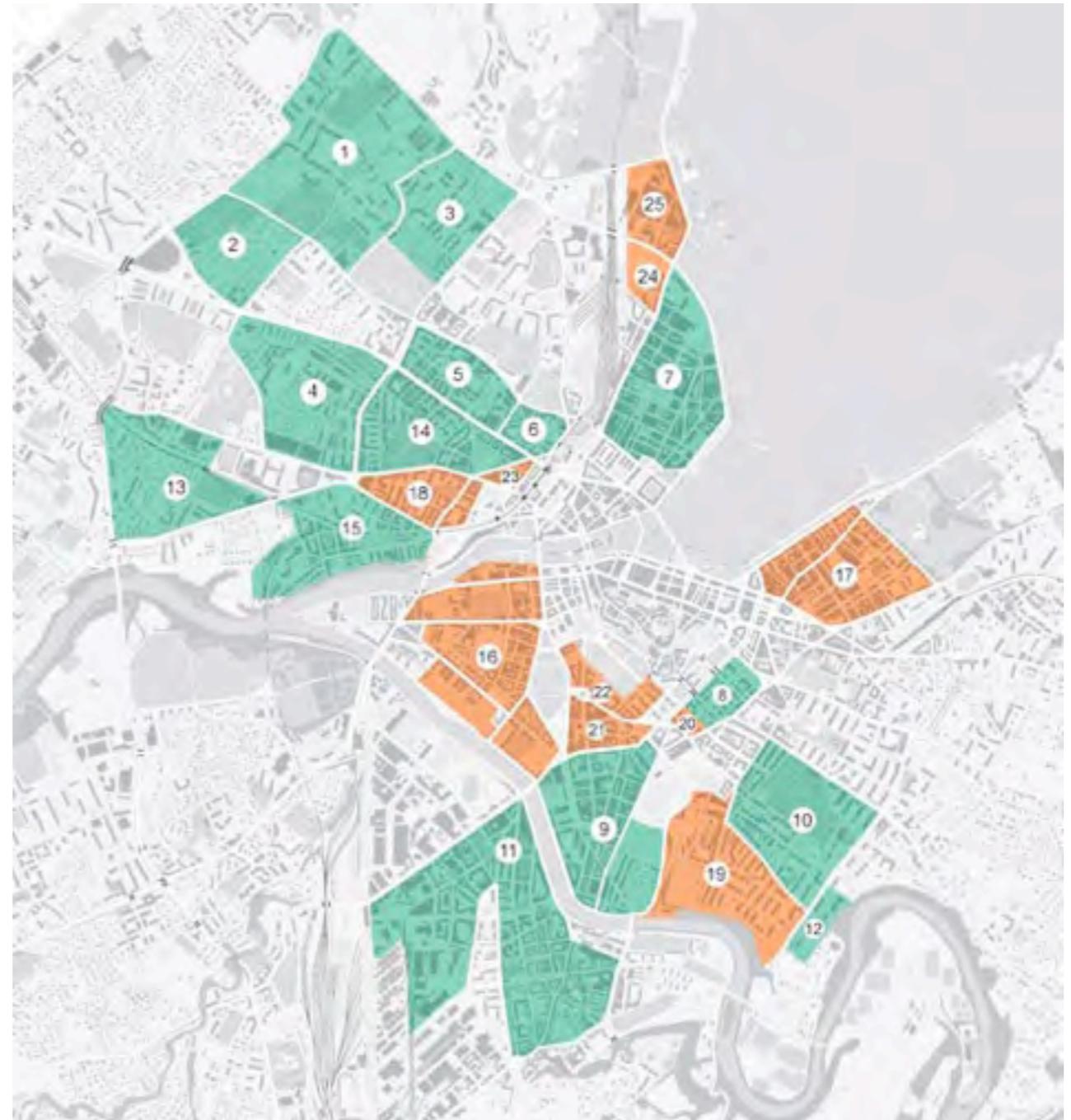


- Coussins berlinois
– Fr 7'000.- 20 ans

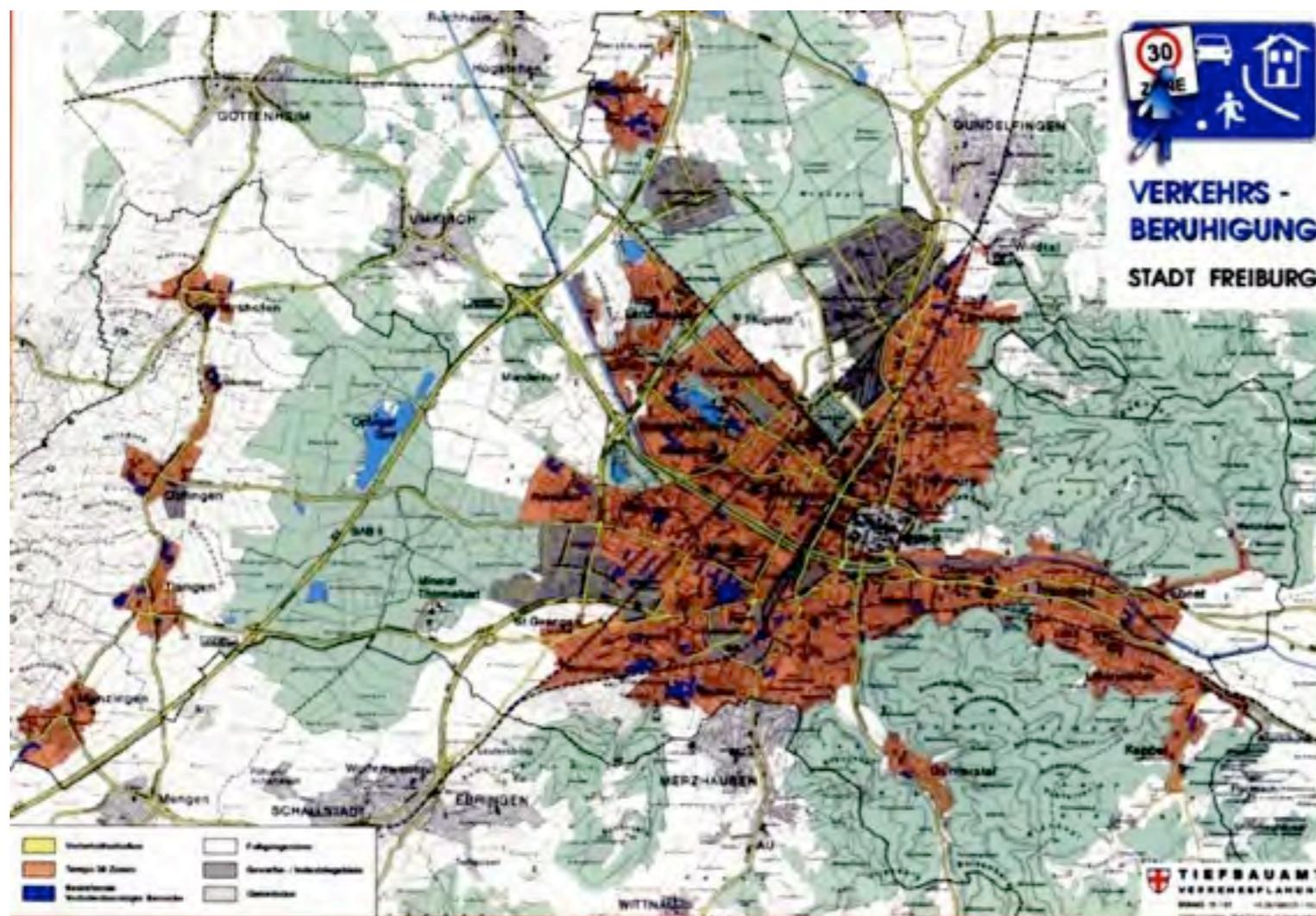


- **Zones 30 à Genève**

- en vert: réalisées
- en orange : à l'étude

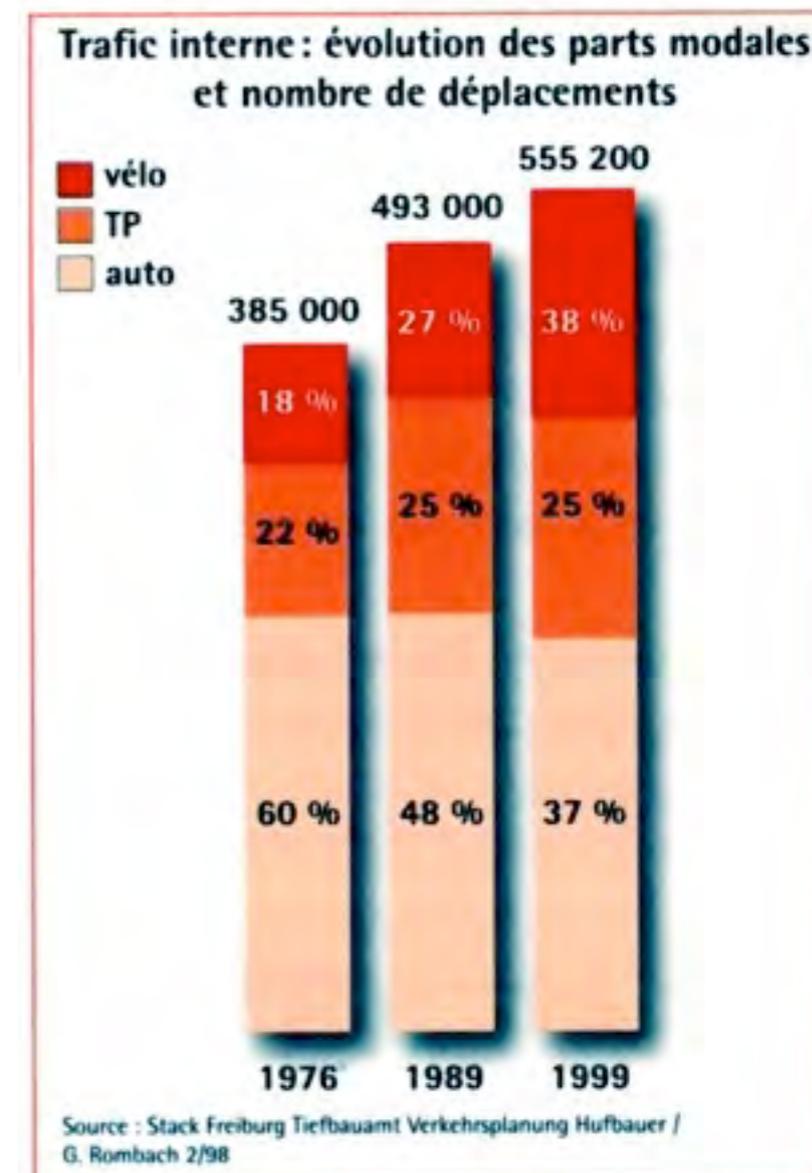


- 200'000 habitants



Ville à 30 km/h, sauf axes de liaison

Répartition modale



2. Entre 1976 et 1999, les déplacements à Fribourg ont augmenté. Cette augmentation a surtout bénéficié aux transports publics et au vélo. En revanche, la part modale de la voiture a diminué, événement suffisamment rare pour être cité. (Données: ville de Fribourg)

- 240'000 habitants
(2ème ville d'Autriche)
- ville à 30 km/h
sauf rues prioritaires



1. En entrée d'agglomération, la limitation à 30 km/h de l'ensemble du territoire de la commune – à l'exception des grands axes – est clairement indiquée. (Photo: Certu)



2. Des panneaux viennent compléter la signalisation d'entrée d'agglomération pour expliciter, y compris en langue anglaise, la règle en vigueur. (Photo: ville de Graz)



3. À l'intérieur de la ville, outre des pictogrammes «30» inscrits très visiblement sur la chaussée, peu d'aménagements accompagnent la limitation à 30 km/h. (Photo: ville de Graz)



Axes à 50 km/h aménagés

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente



pour aller à l'essentiel

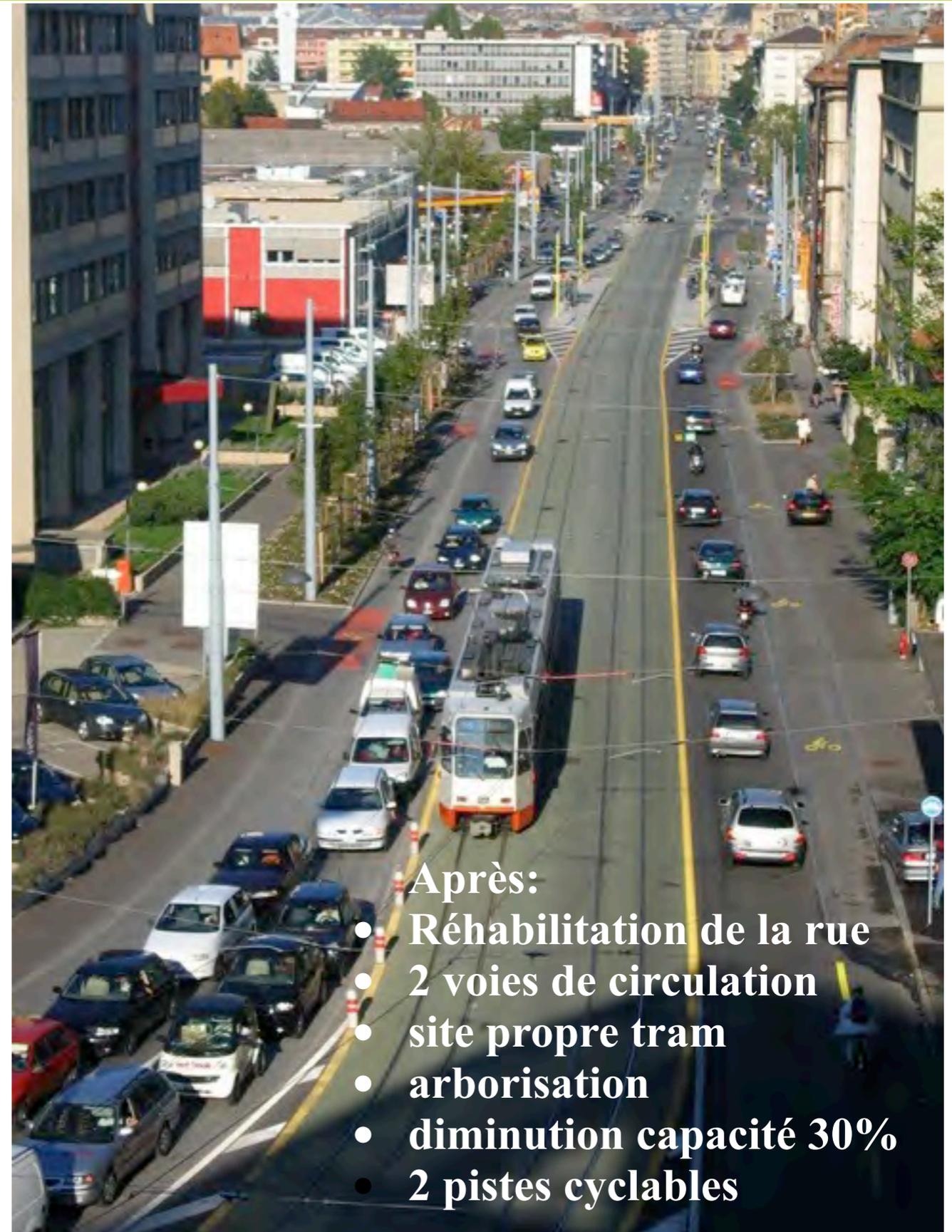
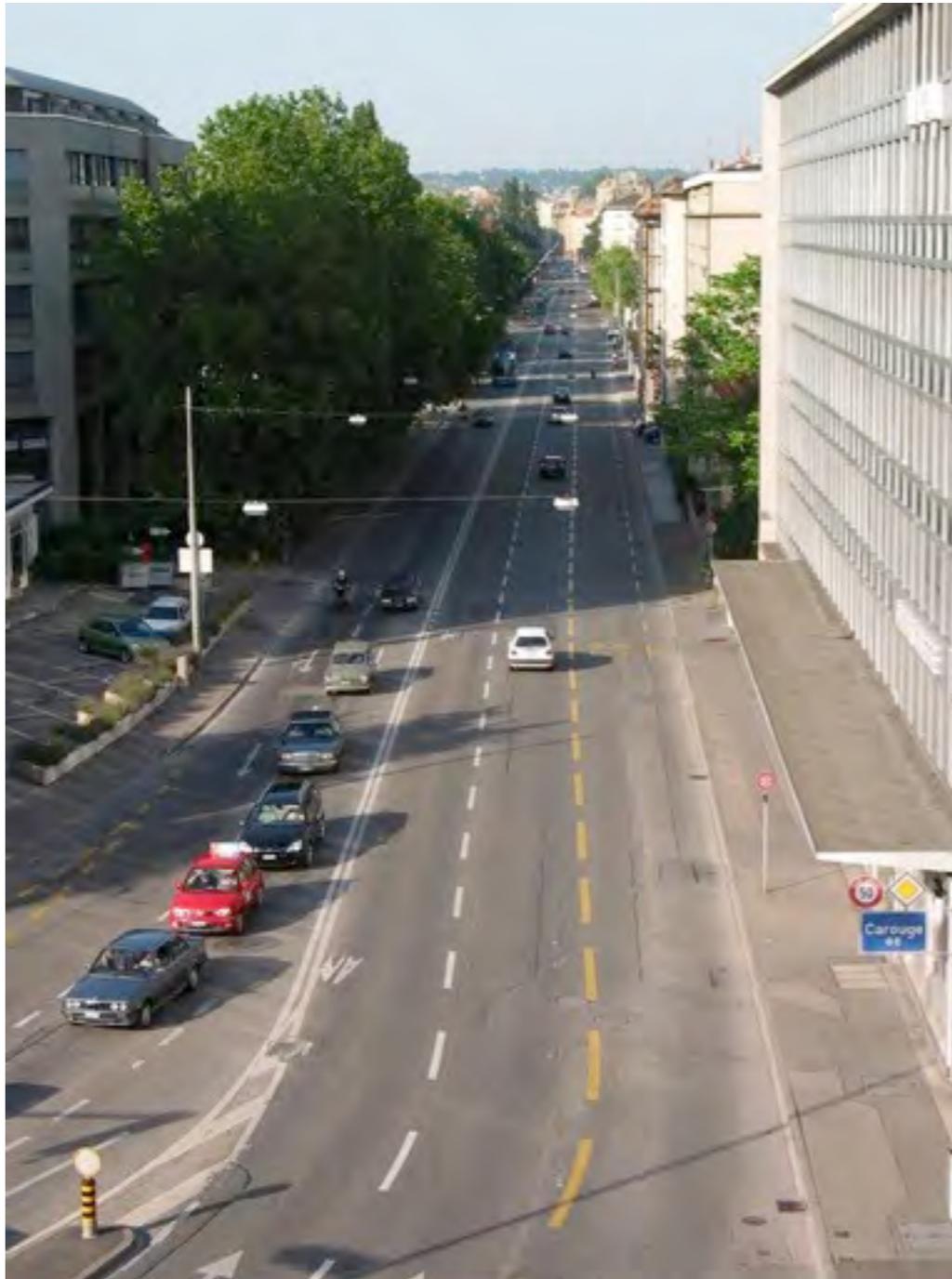
- à l'origine



Genève: Route des Acacias

avant :

- 30'000 v/j
- 4 voies de circulation
- 1 voie bus, avec bande cyclable partielle

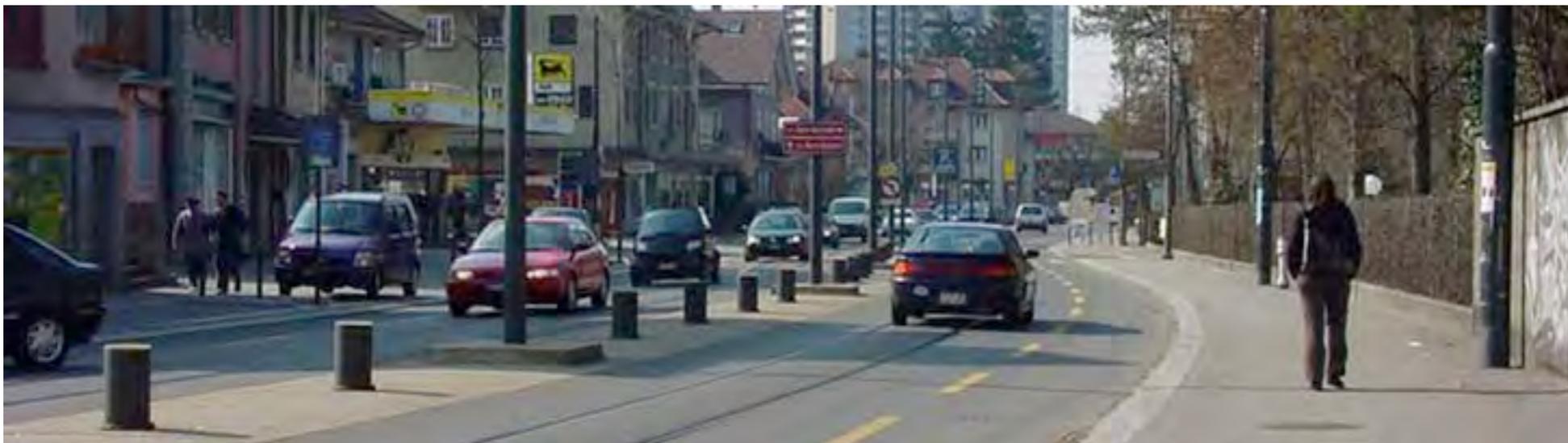


Après:

- Réhabilitation de la rue
- 2 voies de circulation
- site propre tram
- arborisation
- diminution capacité 30%
- 2 pistes cyclables

Wabern (Köniz) (BE)

- Pénétrante de Berne
- + de 20'000 v/j
- tram en site propre



Après

- tram en site banalisé
- bandes cyclables
- stationnement devant commerces
- larges trottoirs

Wabern (Köniz) (BE)



Tram en *site partagé*



Les voitures restent derrière le tram durant toute la traversée de Wabern

Baar (Zoug)



Neueneqa (Berne)



Granges (SO) :



- L'exception qui confirme la règle:
axe principal à 20 km/h



Retour des commerces



Granges a gagné le **prix piéton 2004** de l'ATE et de Mobilité piétonne **“A pied c'est sûr”**

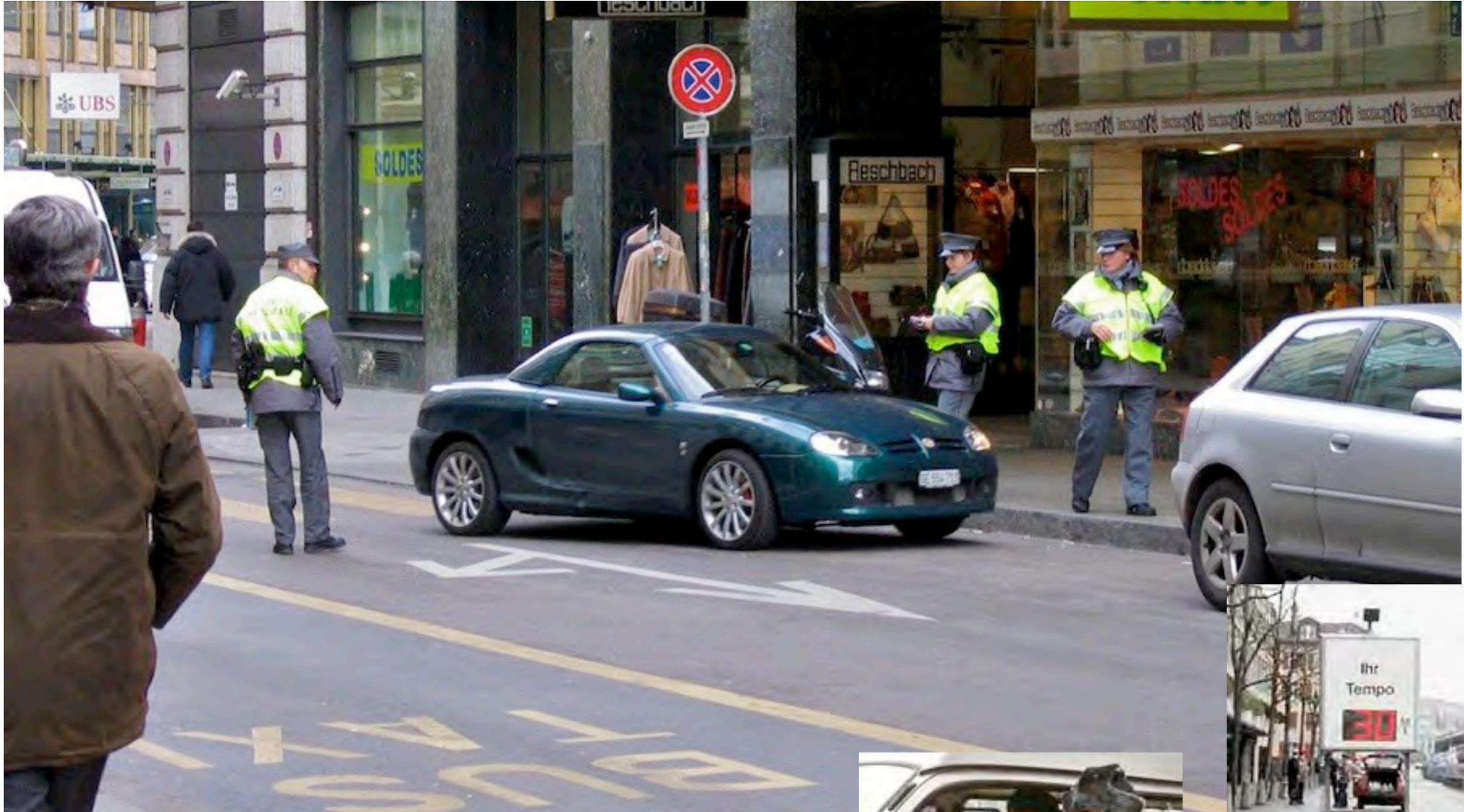
Mesures d'accompagnement

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente



pour aller à l'essentiel

Mesures d'accompagnement



- Contrôle



**Mit 30
kommt
man
besser an.**



- Information
- sensibilisation
- sanction



Mesures



SAINT-JEAN / ZONE 30

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

FORUM
LUNDI 19 NOVEMBRE 2001 À 20 H.
MAISON DE QUARTIER DE SAINT-JEAN
SOIRÉE D'INFORMATION ET DE DÉBAT
En première partie du Forum: information sur les points d'actualité du quartier: PLO, cycle de Daylé, Charmilles, etc.

EXPOSITION
DU SAMEDI 10 AU LUNDI 19 NOVEMBRE 2001
MAISON DE QUARTIER DE SAINT-JEAN
Horaires d'ouverture:
mardi au vendredi de 15h à 20h
samedi de 14h à 18h
dimanche de 17h à 19h
lundi 12 fermé
jeudi 13 ouvert comme le Forum

Présentation du projet d'aménagement par la Ville de Genève et le groupe de travail 'Zone 30'

ORGANISATION
Groupe de travail des Forums Saint-Jean / Charmilles
Ville de Genève / Comité Zone 30 / Maison du Quartier de Saint-Jean

JONCTION

AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

VILLE DE GENÈVE - Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

MIEUX VIVRE EN QUARTIER

1997 - Plan de l'axe de la gare
1998-1999 - Proj. d'élaboration à long terme
2000-2001 - Mesures réalisées
2001-2002 - Mesures à l'étude

Stationnement macaron

zone 30

zone 30

zone 30

Information - sensibilisation



Mesures d'accompagnement



Merci de votre attention

alain.rouiller@gmail.com