

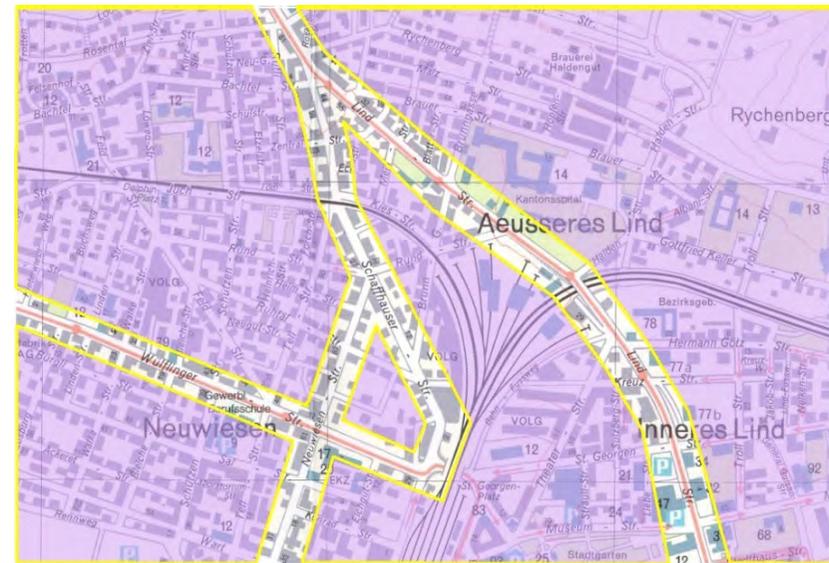
Le modèle 50/30 – Evaluation du processus

27e Journée „Rue de l’Avenir“, 24 septembre 2010, Renens

Gianantonio Scaramuzza, dipl. Ing. ETH, collaborateur scientifique Recherche, bpa

g.scaramuzza@bfu.ch – www.bfu.ch

Le « modèle 50/30 en localité »



Rues à 30 km/h: éléments typiques d'identification



Porte

Rues à 30 km/h: éléments typiques d'identification



Stationnement alterné

Rues à 30 km/h: éléments typiques d'identification



Mise en évidence de la priorité de droite

Eléments complémentaires (si $v > v_{sign}$)



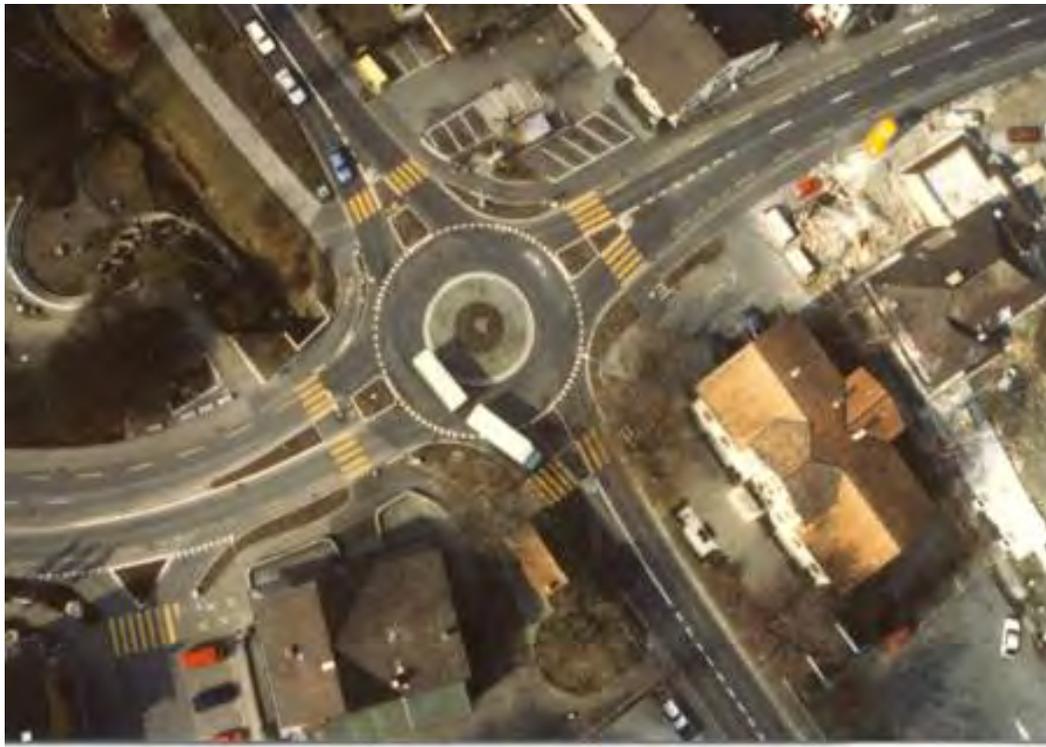
p.ex. rehaussement à un croisement

Routes à orientation trafic: éléments typiques d'identification



Passages piétons avec refuge

Routes à orientation trafic: éléments typiques d'identification



Giratoires compacts (îlot pas franchissable)

Routes à orientation trafic: aménagements qui améliorent la sécurité (norme VSS 640 212)



Bande polyvalente centrale (physique)

Routes à orientation trafic: aménagements qui améliorent la sécurité (norme VSS 640 212)



Imbrication des espaces latéraux

Instauration de zones 30 – rappel

Les zones 30 sont de la compétence des cantons

1989: premières Instructions concernant la signalisation par zones:

- Limitation de la surface (max. 0.7 km²)
- Contraintes par rapport à la configuration urbaine (compacité)
- **Expertise** très détaillée (procédure lourde)
- Exigence de **contrôle** des vitesses

2001: Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre

- **Abandon de la limite de surface**
- Exigence d'**expertise** (mais simple)
- Exigence de **contrôle des vitesses** maintenu.

Réaménagement des routes à orientation trafic

- Les aménagements constructifs incombent au propriétaire de la route (les routes à orientation trafic sont souvent des routes cantonales → offices/services cantonaux concernés)
- 1984/1989: Publication «Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen» TBA BL und IVT ETHZ) contenant les principes suivants:
 - Effet de porte
 - Imbrication des espaces latéraux
 - Compartimentage de l'espace routier
- 2000: groupe de normes VSS «Conception de l'espace routier»
Définition de principes pour l'aménagement des routes à orientation trafic en traversée de localité.

Littérature

- L'effet de signalisation de zones 30 km/h sur l'ensemble des routes d'intérêt local selon le modèle 50/30 a été peu exploré,

mais...

- De diverses recherches existantes, il ressort que la mise en place d'un concept de zones 30 étendues accompagnées de mesures légères permet d'obtenir une réduction des vitesses

Actions du bpa pour promouvoir le modèle 50/30

- Information aux autorités de signalisation lors des rencontres annuelles.
- Envoi de brochures aux autorités responsables des constructions routières
- Journées d'information pour les délégués bpa à la sécurité
- Diverses autres journées d'étude
- Publications diverses

Principes d'une évaluation

Phase 1: Evaluation du processus

p. ex. nombre de zones, longueur des tronçons réaménagés

Phase 2: Evaluation de l'impact

p.ex. vitesses avant-après, volume du trafic

Phase 3: Evaluation des résultats

Diminution du nombre de tués et de blessés

Collecte des données - démarche

- Autorités de signalisation: passé en revue les expertises liées à l'instauration de zones 30
- Autorités de construction: informations concernant le réaménagement de routes à orientation trafic
- Autorités cantonales d'aménagement du territoire: surfaces des zones à bâtir
- Données prises en compte jusqu'en 2006

Zone 30: définition dans le cadre du projet

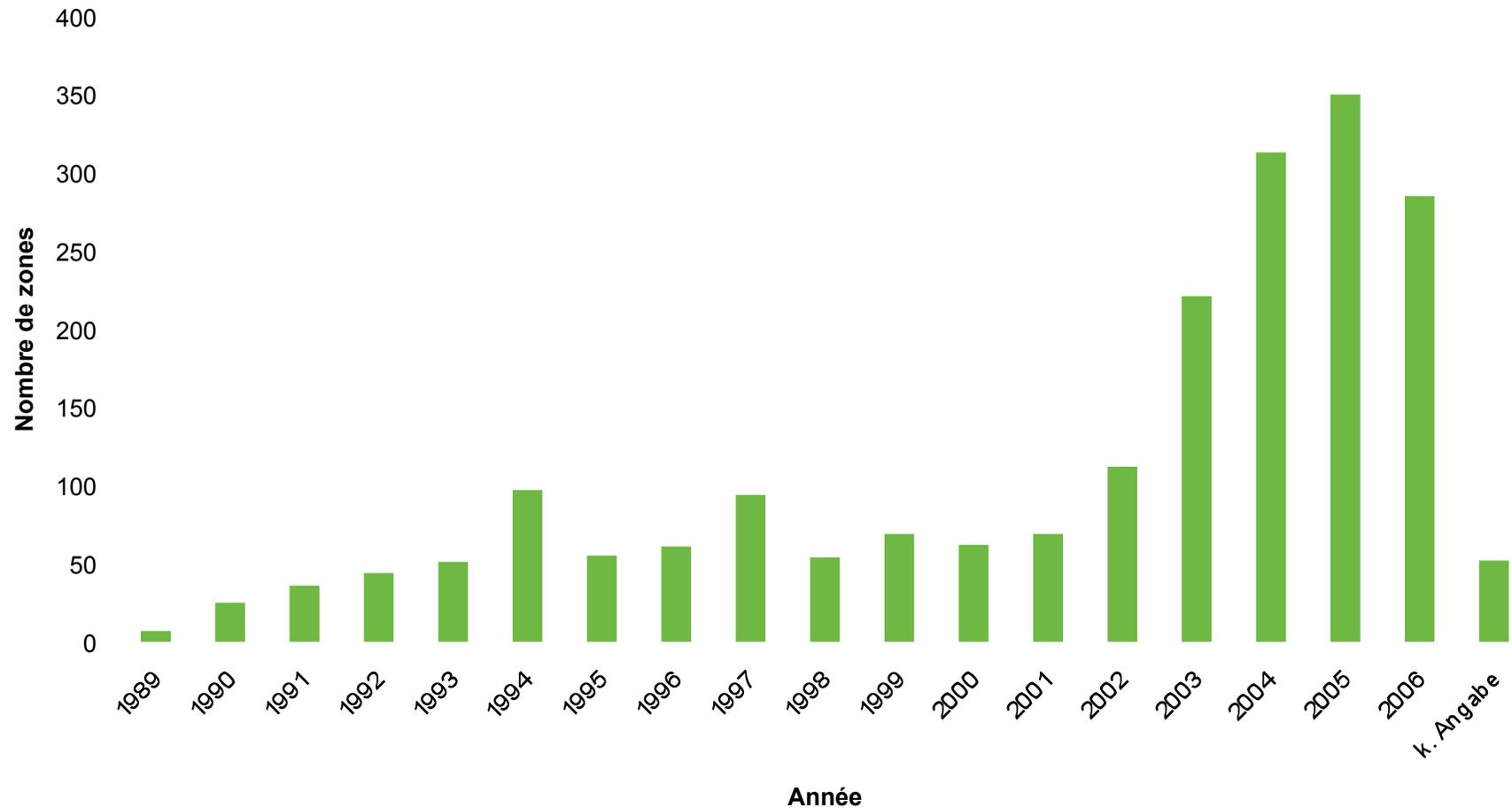
Réseau de rues fonctionnant comme un ensemble, constituant un périmètre bien délimité sur lequel s'applique la signalisation zone 30.

Routes à orientation trafic réaménagées - définition dans le cadre du projet

Route à orientation trafic comportant des interventions qui revalorisent l'espace routier selon la norme VSS 640'212. Ces interventions doivent s'étendre sur au moins 100m (pas de mesures isolées)

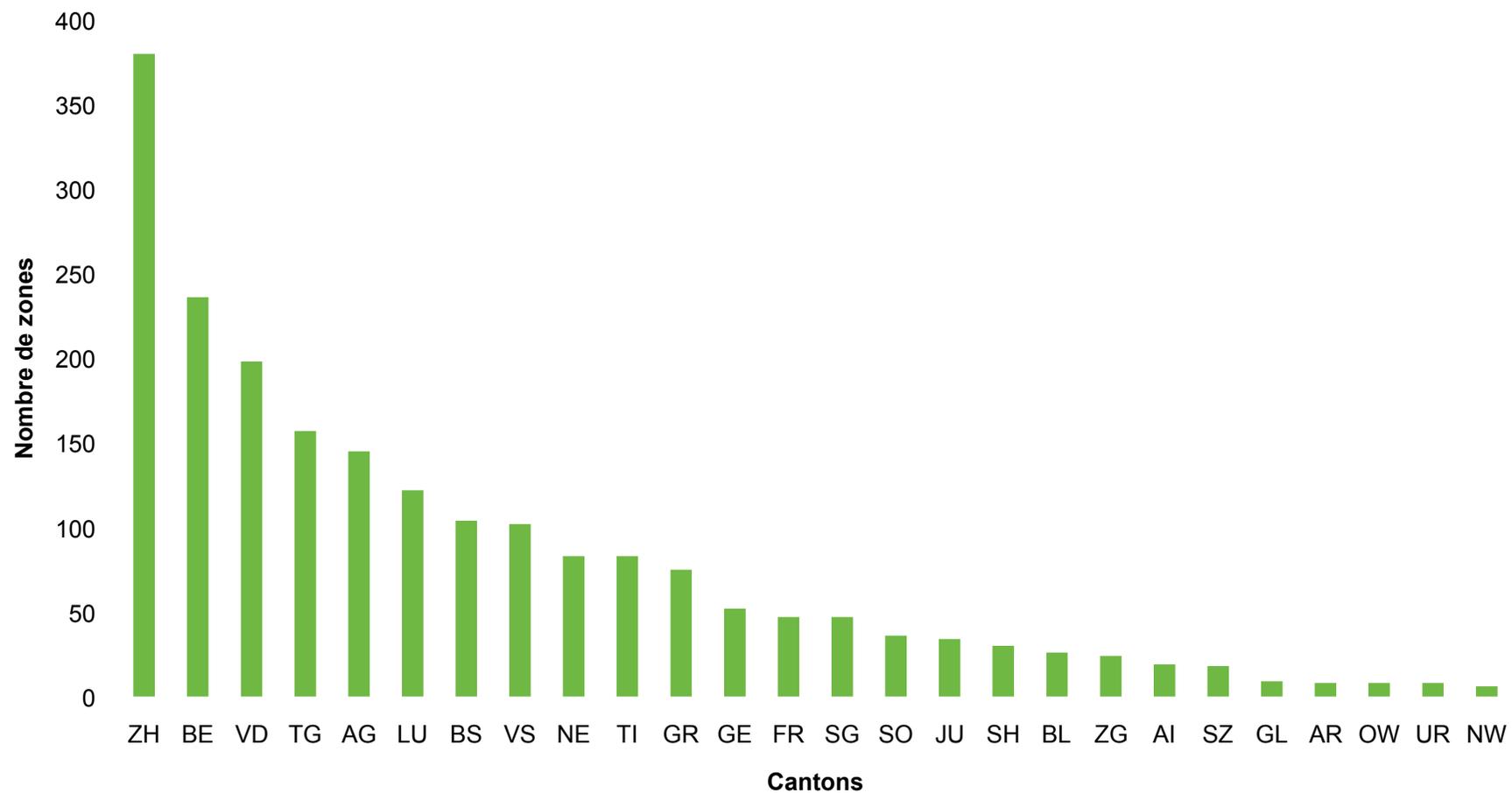
Zones 30

Réalisations par année (n = 2057)



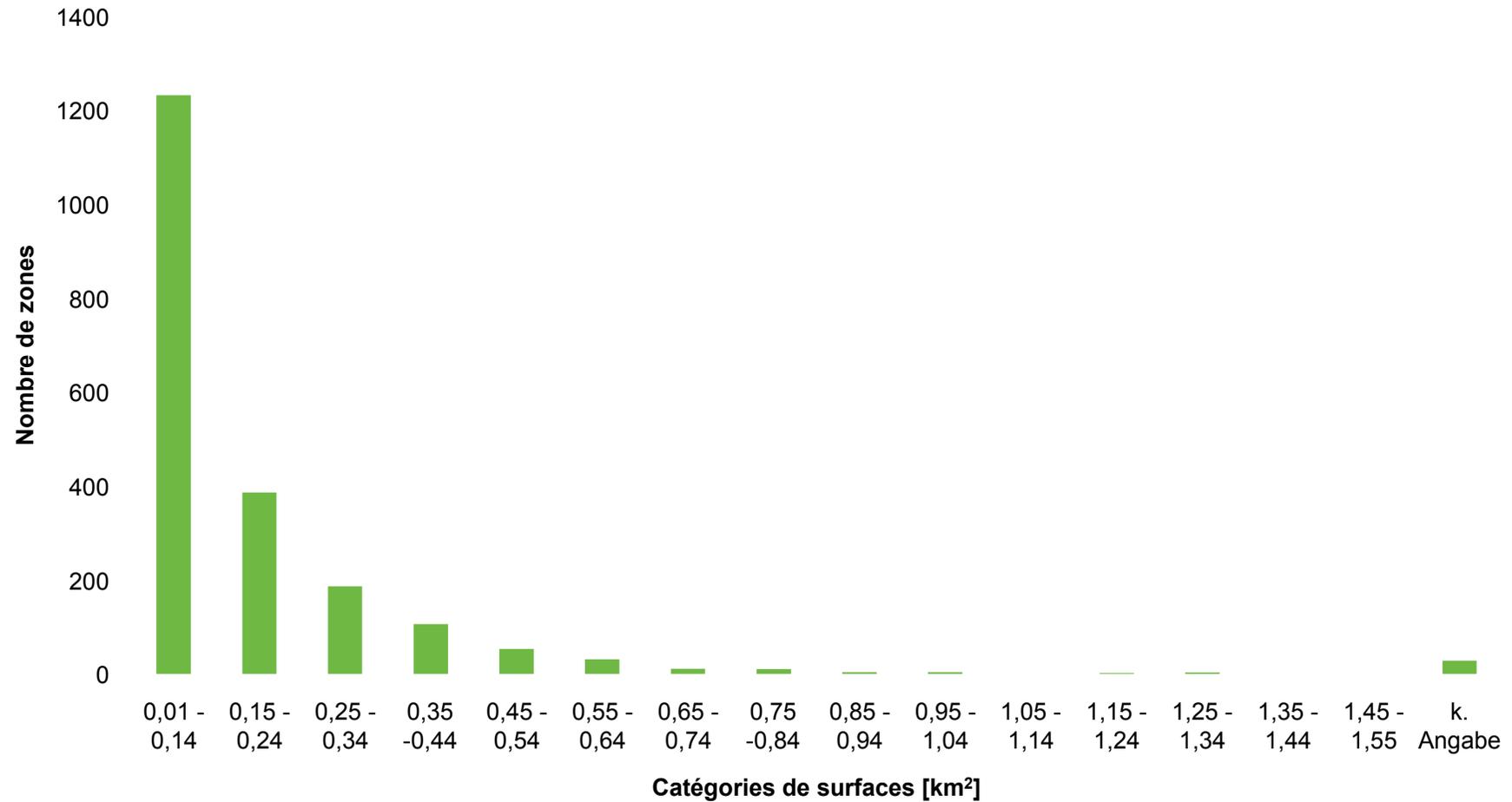
Zones 30

Réalisations par canton (n = 2057)



Zones 30

Surfaces (n = 2057)



Zones 30

..

Période

Surface[km ²]	1989 – 2001	2002 – 2006
0,1 – 0,7	711	1248
0,8 – 1,5	7	15

n = 1981

Zones 30

Mesure des vitesses effectuée dans le cadre des expertises?

	Nb de zones	%
Pas effectués	942	45,8
Effectués	1114	54,2
Pas de données	1	0,0

Zones 30

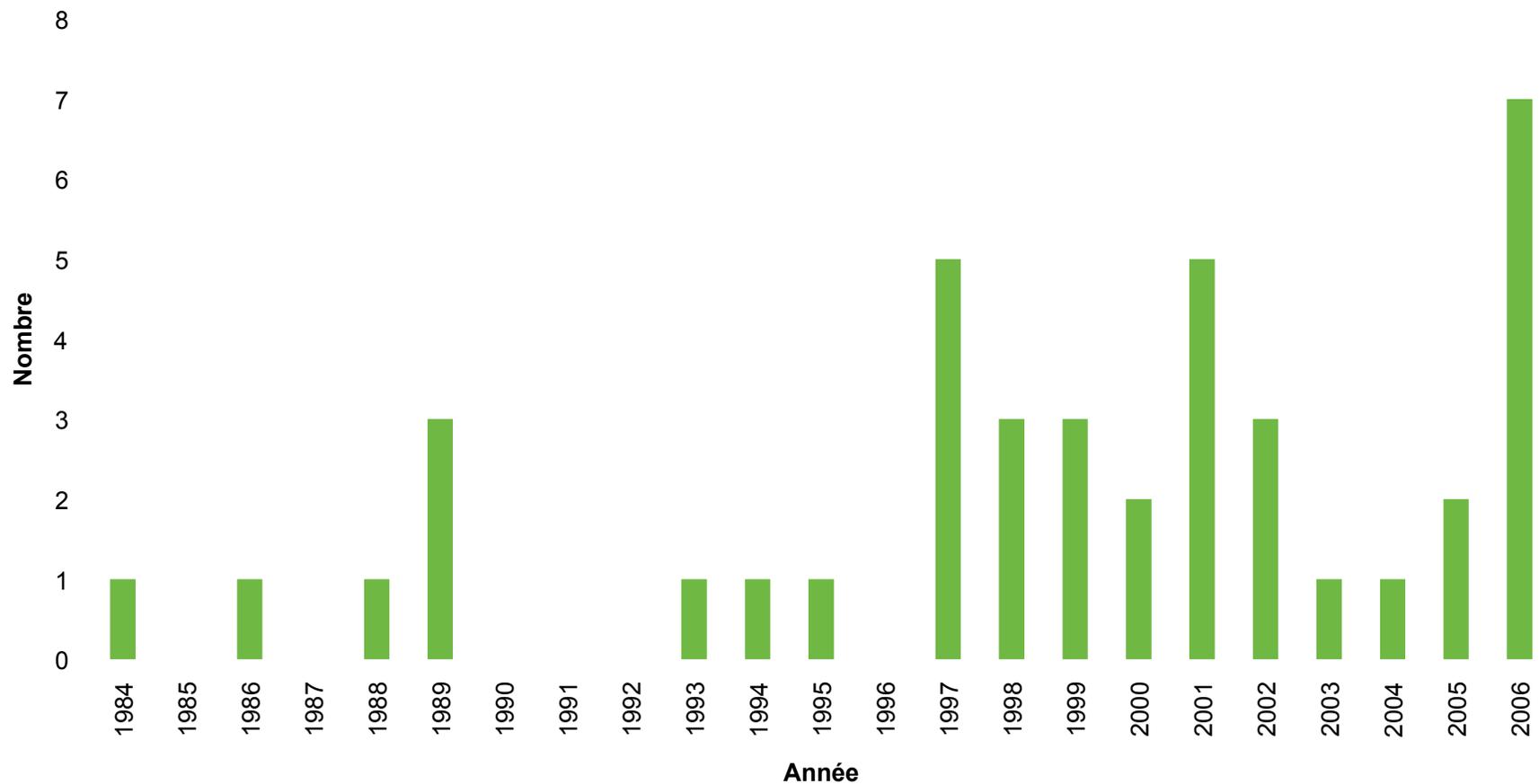
Base de données

-'

	Nombre	%
Sur place	116	4,5
Sur la base des expertises/des plans	1308	50,3
Listes/Planifications locales	847	32,6
Communiquées par oral	182	7,0
Autre méthode	146	5,6

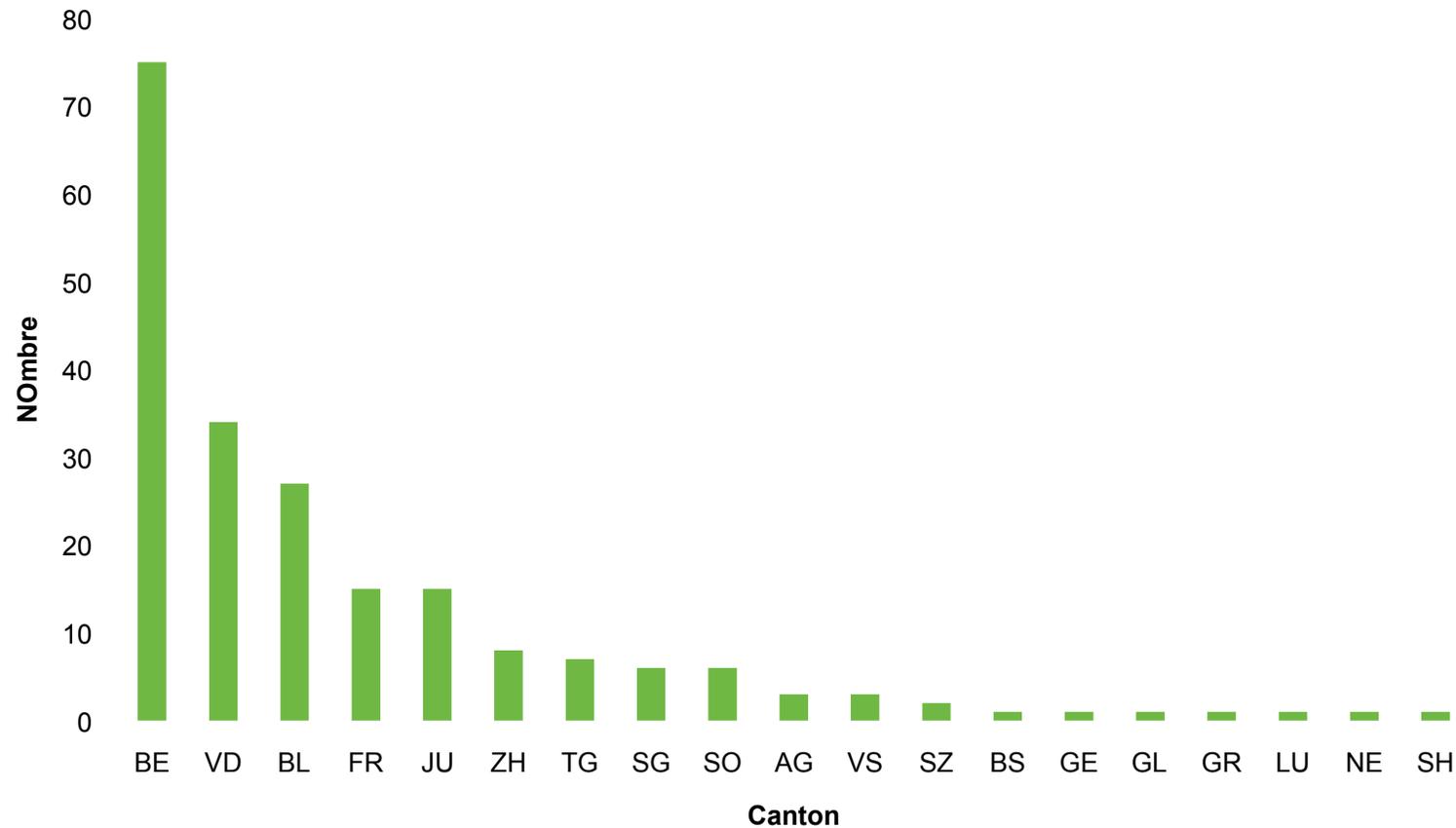
Routes à orientation trafic réaménagées

Réalisations par année (n = 42; manque = 166)



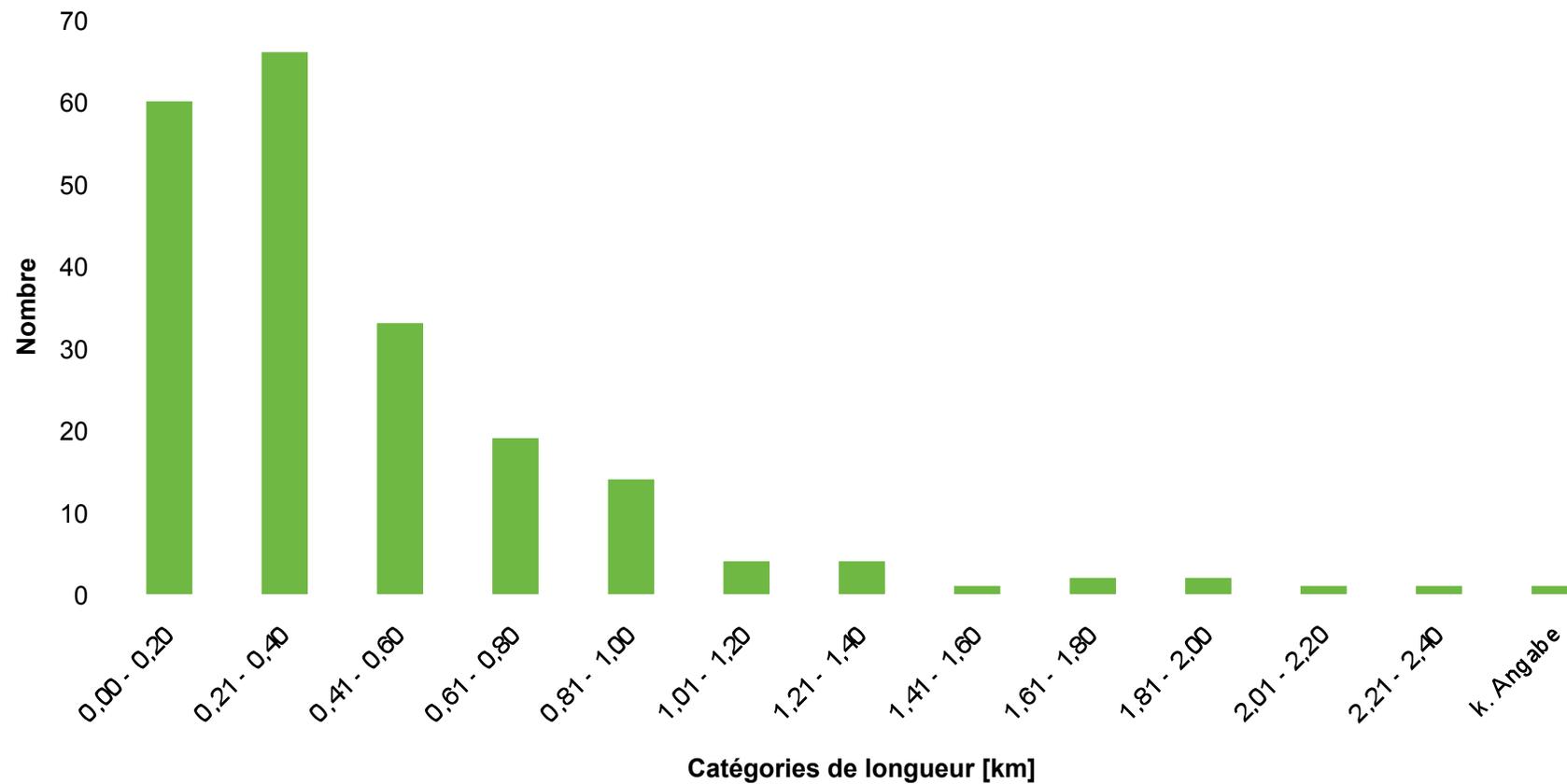
Routes à orientation trafic réaménagées

Réalisations par canton (n = 208)



Routes à orientation trafic réaménagées

Longueurs (n = 208)



Routes à orientation trafic réaménagées

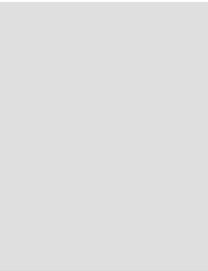
Nb de portes	Tronçons	%
0	60	29 %
1	57	27 %
2	90	43 %
Pas de données	1	0 %
	208	

Combinaison zones 30 km/h et routes à orientation trafic réaménagées

∴

Nombre de communes		Zones 30		
		oui	non	total
Routes à orientation trafic réaménagées	oui	52	113	165
	non	564	2008	2572
	total	616	2121	2737

Modèle 50/30 du bpa – Potentiel

	km ²	km
Total des surfaces des zones 30 existantes	400	
Total des surfaces des zones à bâtir en Suisse	1600	
Part réalisée en zone 30	25 %	
Potentiel à exploiter	75 %	
Somme des tronçons de routes à orientation trafic „réaménagés“ (en localité)		100
Longueur totale des routes cantonales en localité (total Suisse)		6200
Part des tronçons de routes à orientation trafic réaménagés		1,6 %
Potentiel		98,4%

Bilan actuel / En général

Les directives et recommandations techniques en la matière ne sont que moyennement suivies.

Par exemple, sur les routes à orientation trafic:

- souvent absence d'**aménagement à effet de porte**
- souvent tronçons réaménagés **très courts**

Bilan actuel / En général

Les *prescriptions légales* ne sont souvent pas respectées.

Par exemple, pour les zones 30 km/h:

- Souvent manque **expertises**
- Souvent manque **mesures des vitesses** en lien avec l'instauration de zones 30 km/h

Bilan actuel / Zones 30

- L'arrêt du Tribunal fédéral de 2006 a eu un effet négatif (durable?) sur le développement des zones 30 km/h
- La limitation de surface imposée par les anciennes instructions, ressentie comme très radicale, n'a pas eu d'effet sur l'instauration de zones 30 km/h
- La grande majorité des zones sont pour le moment très petites ($< 0,14 \text{ km}^2$)

Bilan actuel / Routes à orientation trafic

- Les routes à orientation trafic sont peu réaménagées.
- La longueur des tronçons réaménagés est trop courte pour avoir un véritable effet, et il manque souvent des aménagements ayant valeur de portes

Bilan actuel / Modèle 50/30

- La mise en oeuvre du modèle 50/30 reste très rare, à l'échelle suisse elle est à l'état d'ébauche:

52 communes seulement ont réalisé des zones 30 km/h
et des aménagements sur les routes à orientation trafic

2008 communes n'ont fait ni l'un ni l'autre

677 ont fait soit l'un soit l'autre, mais pas les deux

- Le potentiel est important:
 - Zones 30: 75 %
 - Aménagements sur les routes à orientation trafic: 98-99 %



Merci de votre attention

Des questions?

