



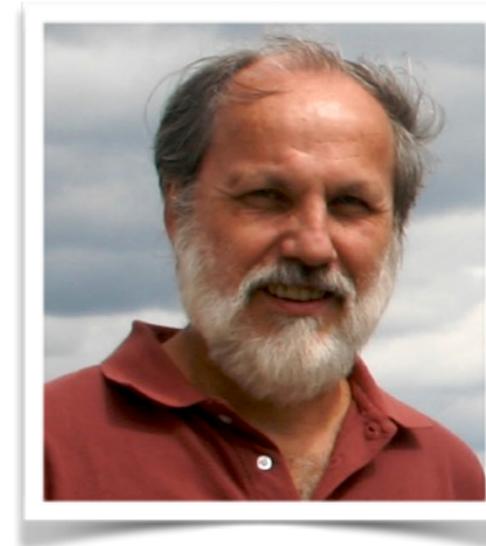
La zone de rencontre à accès limité et la ZTL:

Deux réponses aux exigences
de la loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée

**100 MESURES COHÉRENTES
ET ÉQUILIBRÉES**

LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE
ET ÉQUILIBRÉE

Alain ROUILLER



- Vice-président de Rue de l'Avenir Suisse
- Premier président ATE Genève dès 1979
- Ancien collaborateur de l'ATE Suisse
- Fondateur Coordination transports et déplacements
- Ancien député de la République et Canton de Genève



Le document contient des liens hypertextes. Les mots soulignés sont cliquables



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch



- Création de RdA en 1981
- Promouvoir des réalisations et des politiques novatrices
(sécurité des déplacements, mobilité douce et urbanisme de proximité)
- Journée d'étude annuelle, publications, site Internet, InfoLettre, conseils etc...
- Public cible:
habitants, responsables communaux, professionnels de l'aménagement



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

Associations membres



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

- *Belgique* :
 - Institut VIAS
 - Bruxelles mobilité (Région Bruxelles Capitale)
 - DEMETER, Uni de Liège,
 - CRR Centre de recherches routières
- *France* :
 - CEREMA (Territoire et ville)
 - Rue de l'Avenir France
- *Luxembourg* :
 - Sécurité routière, Luxembourg
- *Québec* :
 - Ministère des transports et de la mobilité durable
 - Fondation Rues Principales
 - Vélo Québec
- *Suisse* :
 - Rue de l'Avenir Suisse

+ Correspondant italien dès 2018



LMCE - loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée



Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

¹ Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

² En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

³ En zone I :

- a) le département prend les mesures visant à limiter **la vitesse à 30 km/h au maximum** selon les conditions prescrites par le droit fédéral;
- b) **l'accès** à cette zone par les autres modes de transport **est restreint**;
- c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps;
- d) **les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées**;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;
- f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

⁴ En zone II :

- a) le trafic de transit est fortement restreint;
- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
- c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;
- f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».

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**



Bâle : une idée d'avance

3 types de zones de rencontre :

1. classique => ouverte à tous
2. interdite à la circulation motorisée (accès restreint)
=> spécialement pensée pour les cyclistes
3. pour le jeux



Zone de rencontre à accès restreint



Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse



Le dessin indique qu'il s'agit d'une ZR pour le jeu



Aménagement spartiate !



Reprise du modèle bernois des
zones de rencontre à la demande.

La majorité des riverains doivent
donner leur accord

Bâle : zones à circulation modérée



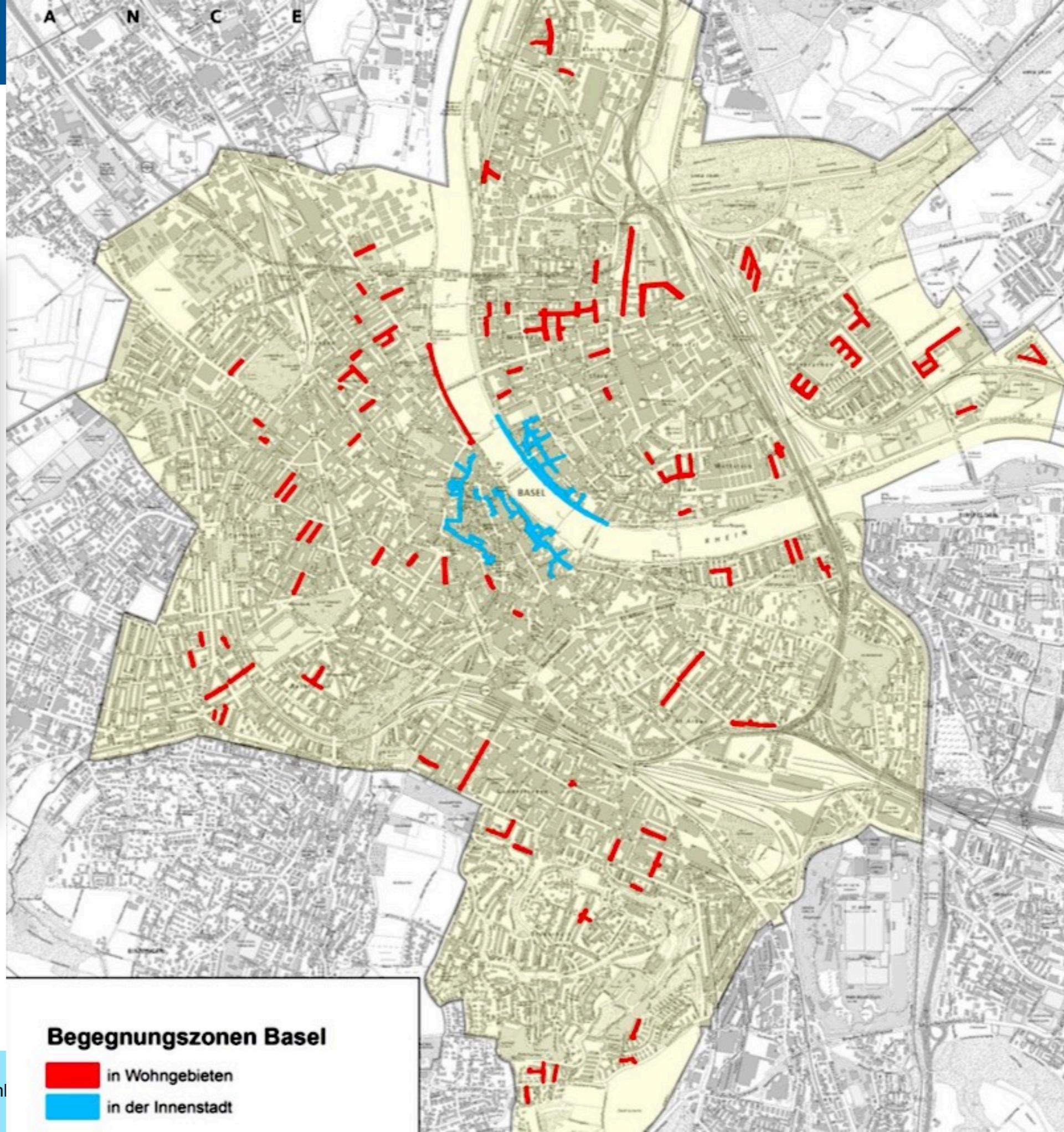
- Eisenbahn
- Rhein
- Grünfläche
- Strasse
- Behindertenparkplatz (aktuelle Standorte unter www.stadtplan.bs.ch > Verkehr > Behindertenparkplatz)
- Kernzone (Limit 30 km/h), allgemeines Fahrverbot
- Öffentl. Verkehr und teilweise Velos/Mofas gestattet
- Begegnungszone (20 km/h), tw. Velos/Mofas gestattet
- Fussgängerzone (Schrittempo), tw. Velos gestattet

Bâle : zones de rencontre



En bleu les zones de rencontre à accès limité

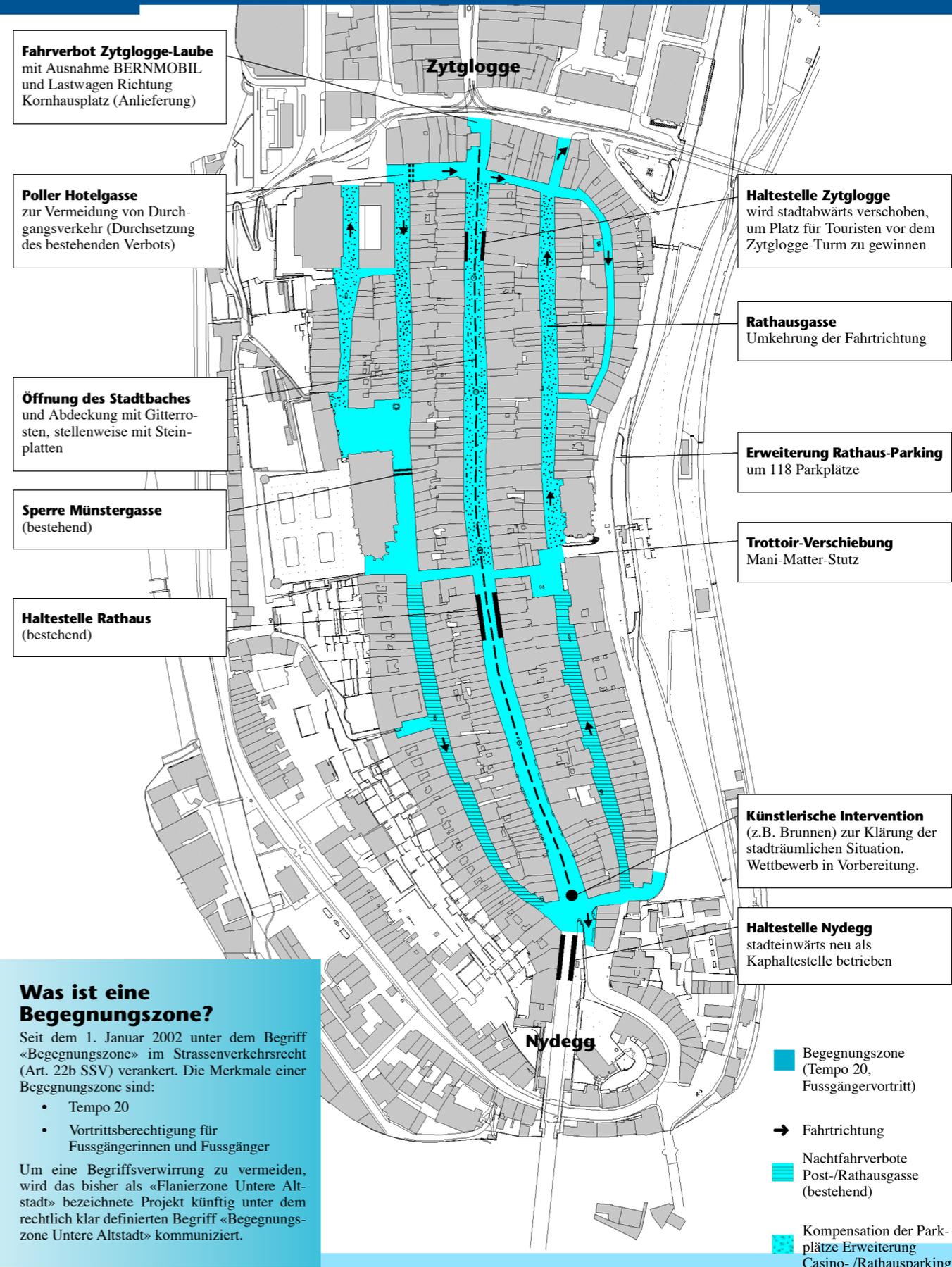
En rouge les zones de rencontre classiques ou pour le jeu



Begegnungszonen Basel

- in Wohngebieten
- in der Innenstadt

Zone de rencontre à accès restreint à temps partiel



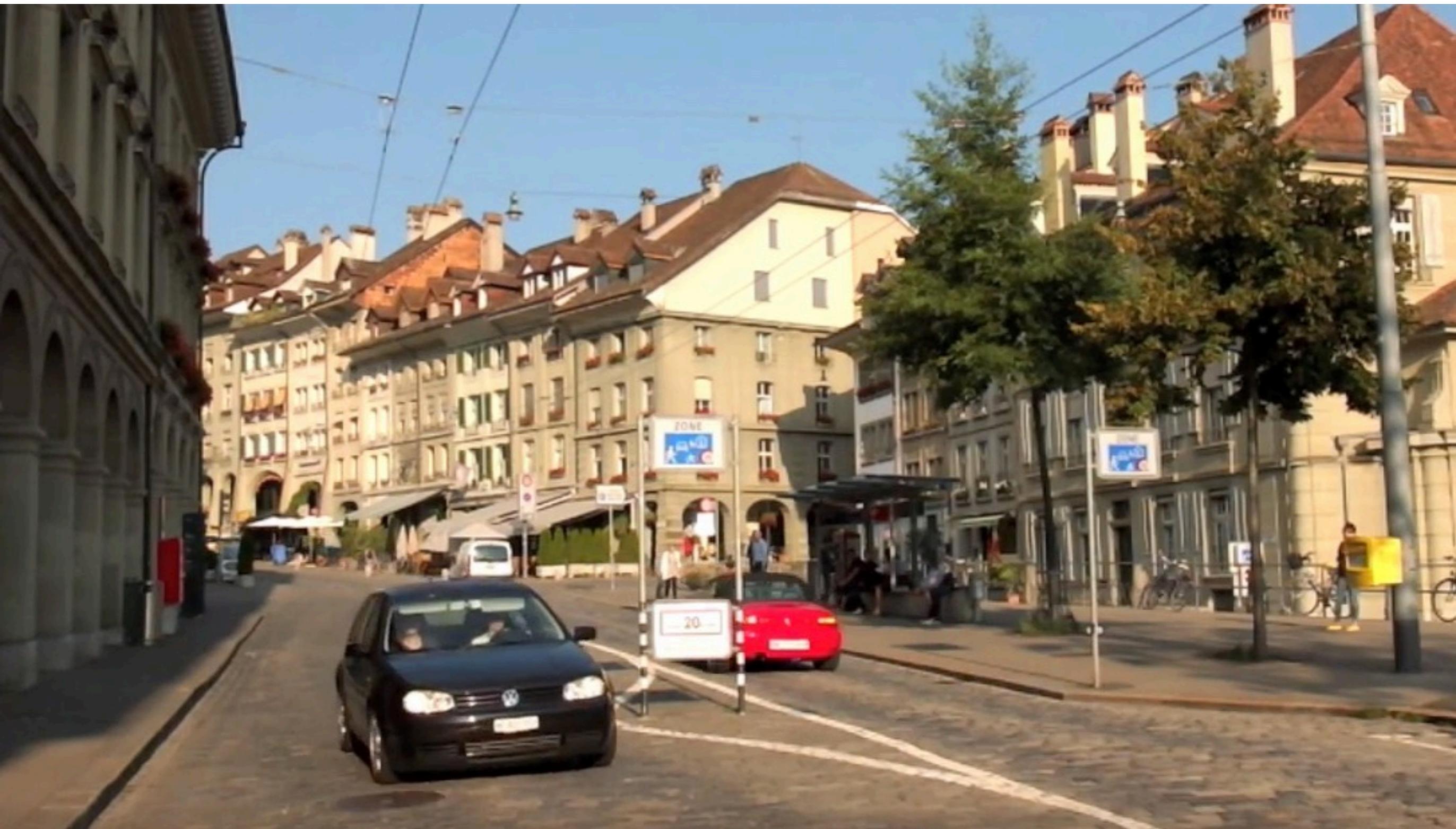


Zone de rencontre
à accès restreint
à temps partiel



accès autorisé sur l'axe central
le matin jusqu'à 11h

Ville de Berne



Ville de Berne



Ville de Berne - vieille-ville



axe central de la basse-ville

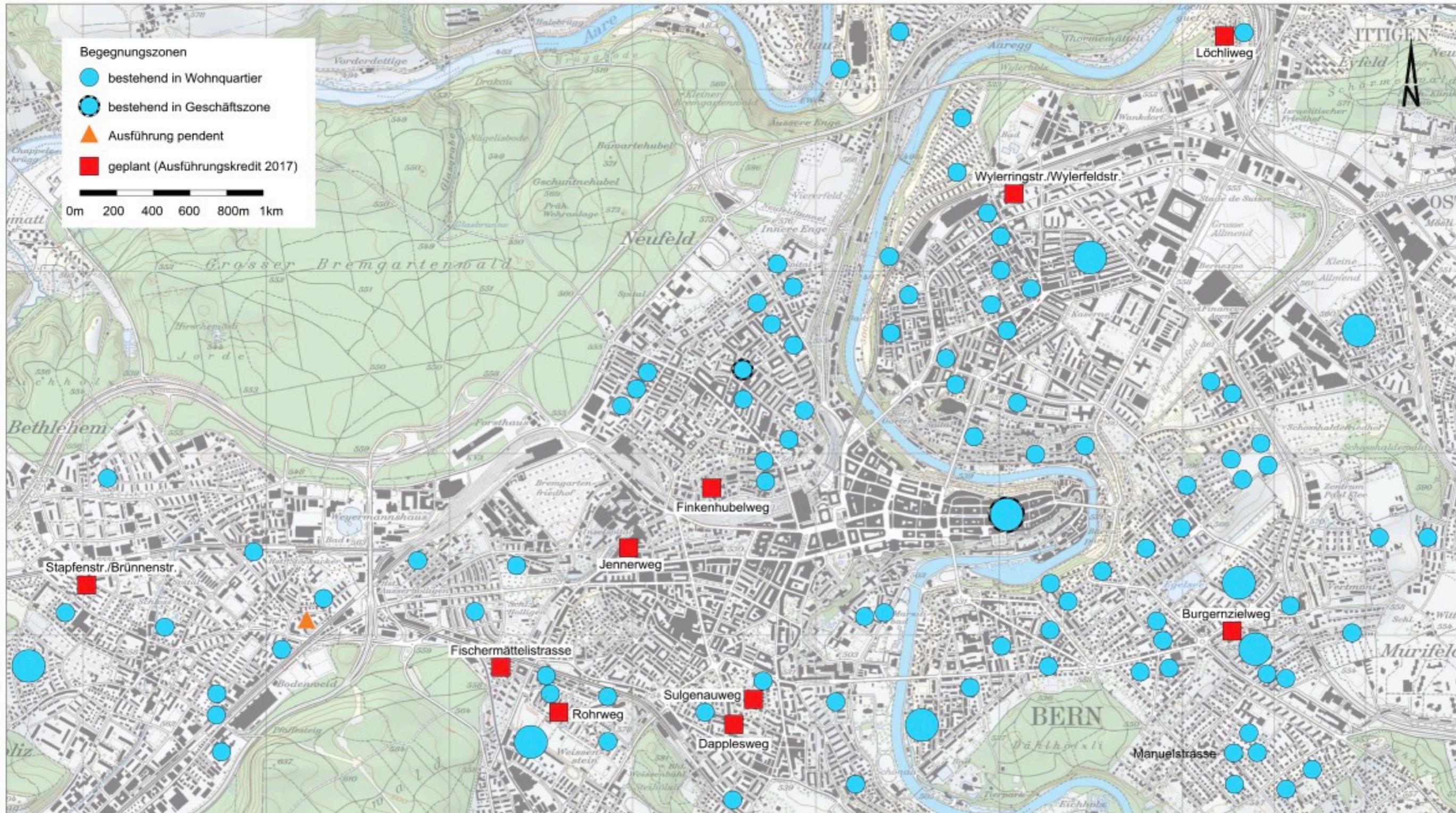
Begegnungszonen

Zones de rencontre



Übersichtsplan 2017

grands points bleus = quartiers en ZR



Zone de rencontre du Burgfeld

Première zone de rencontre de Suisse à l'échelle d'un quartier (hors vieilles-villes)

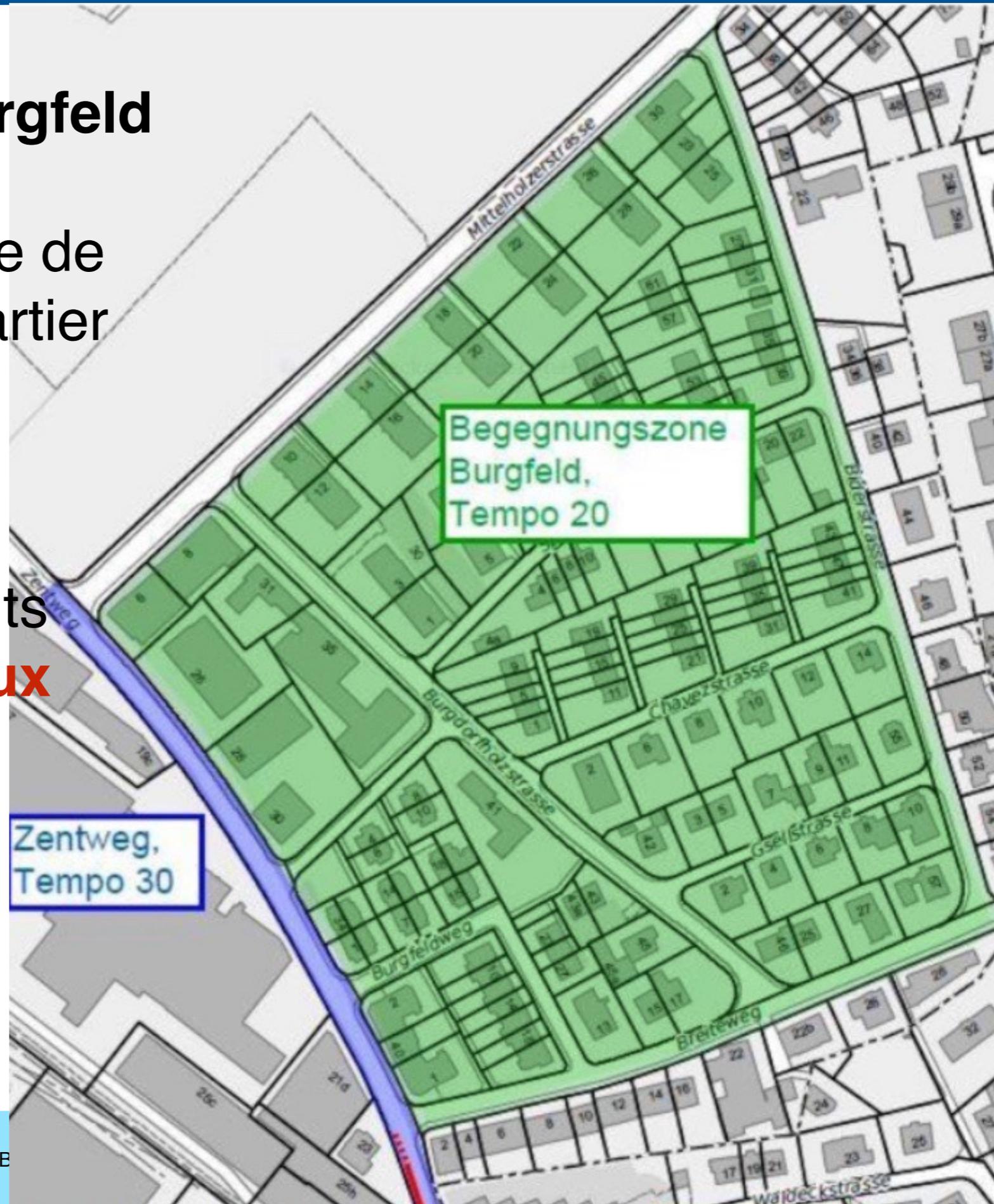
Motivation :

- Sécurité des déplacements
- Manque de **places de jeux**

Coûts :

Fr 95'000.- (€78'000.-)

Suppression de 120 places de stationnement



Berne : zone de rencontre étendue du Burgfeld

Image 3D : Apple Plan



Berne : mobilier - marquage d'une zone de rencontre



Totem porte



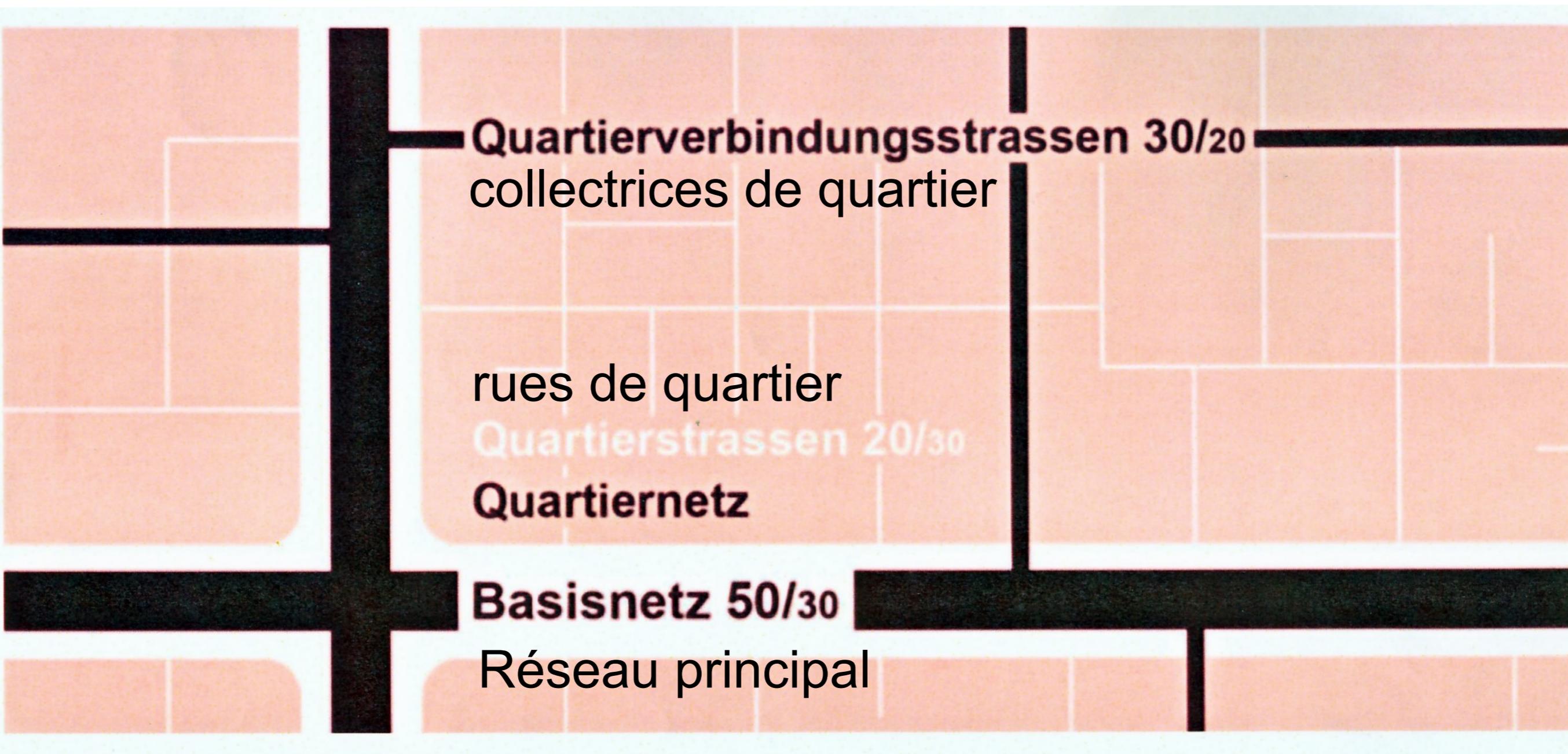
Berne : zone de rencontre à la demande

Les habitants peuvent ajouter des bacs à fleurs et doivent les entretenir (arrosage - taille des arbustes)

Ils peuvent ajouter du mobilier urbain léger et mobile (banc - table)

Photo : Ville de Berne

Ville de Berne : hiérarchie du réseau



La ZTL c'est à la fois :

1) Zone piétonne avec ayants droits...

2) Zone de rencontre...

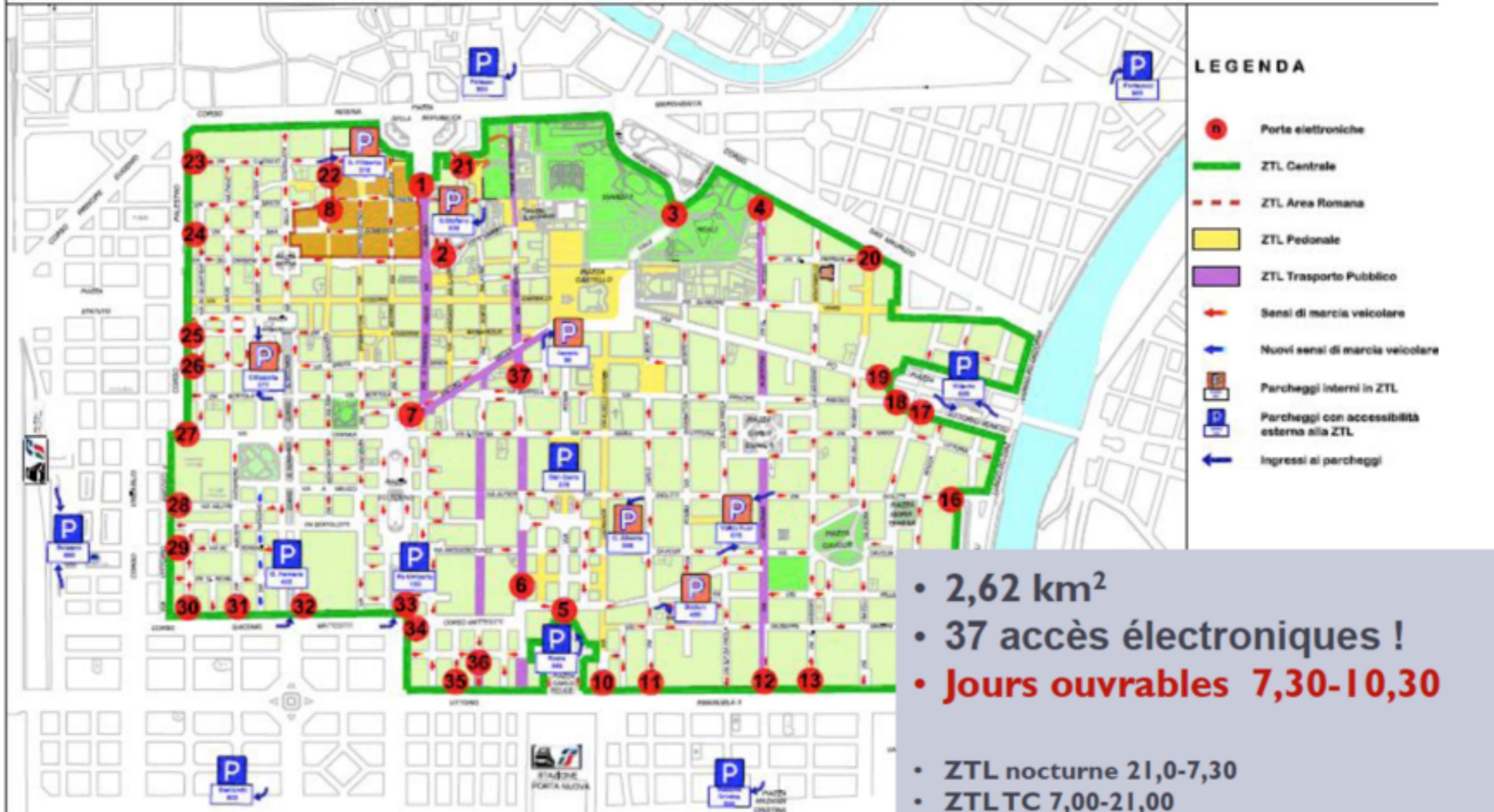
3) Zone 30 à accès restreint...



TORINO ZTL "Centrale" - 2010

31'000 habitants
20'000 places de stationnement

PLANIMETRIA ZTL AREA CENTRALE





permis pour entrer
dans la zone

Turin : ZTL transports publics 7.00 à 20.00 heures



Rue de l'Avenir

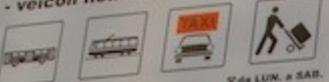
embourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

zona traffico limitato



7,00 - 20,00
divieto di transito a :
- veicoli non autorizzati eccetto :



da LUN. a SAB. 10,30 - 12,30

Lun-Ven 10,30 - 17,00
divieto di transito a :
- veicoli benzina Euro 0 - 1
- veicoli diesel Euro 0 - 1 - 2

controllo elettronico degli accessi

MOVIMENTO VIETATO



aesys

ZTL
TRASPORTO PUBBLICO

Traffico vietato
tutti i giorni
dalle 7,00 alle 20,00
eccetto autorizzati
e
dal lunedì al venerdì
dalle 10,30 alle 17,00 a
veicoli benzina Euro 0 - 1
e
veicoli diesel Euro 0 - 1 - 2



ATTENZIONE
CONTROLLO CON TELECAMERA



CITY OF TORINO

Il Car Sharing entra in ZTL

zona traffico limitato



7,00 - 20,00
divieto di transito a :
- veicoli non autorizzati eccetto :



da LUN. a SAB. 10,30 - 12,30

Lun-Ven 10,30 - 17,00
divieto di transito a :
- veicoli benzina Euro 0 - 1
- veicoli diesel Euro 0 - 1 - 2

controllo elettronico degli accessi



via riservata ai mezzi pubblici
transito vietato tutti i giorni
dalle ore 7.00 alle 20.00

MULTISALA REPOS



Turin : ZTL centrale



Turin : ZTL centrale

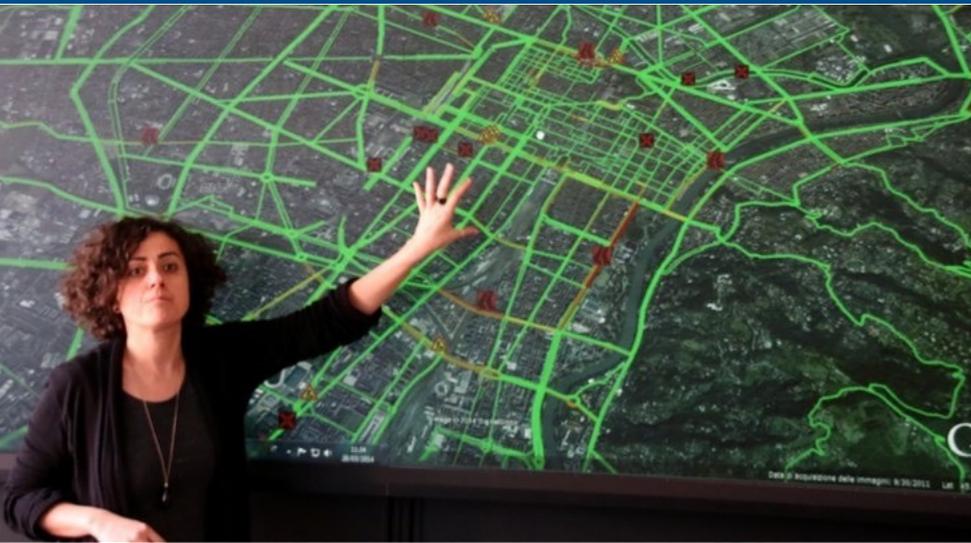


Contrôle électronique
par caméra

Turin : ZTL nocturne

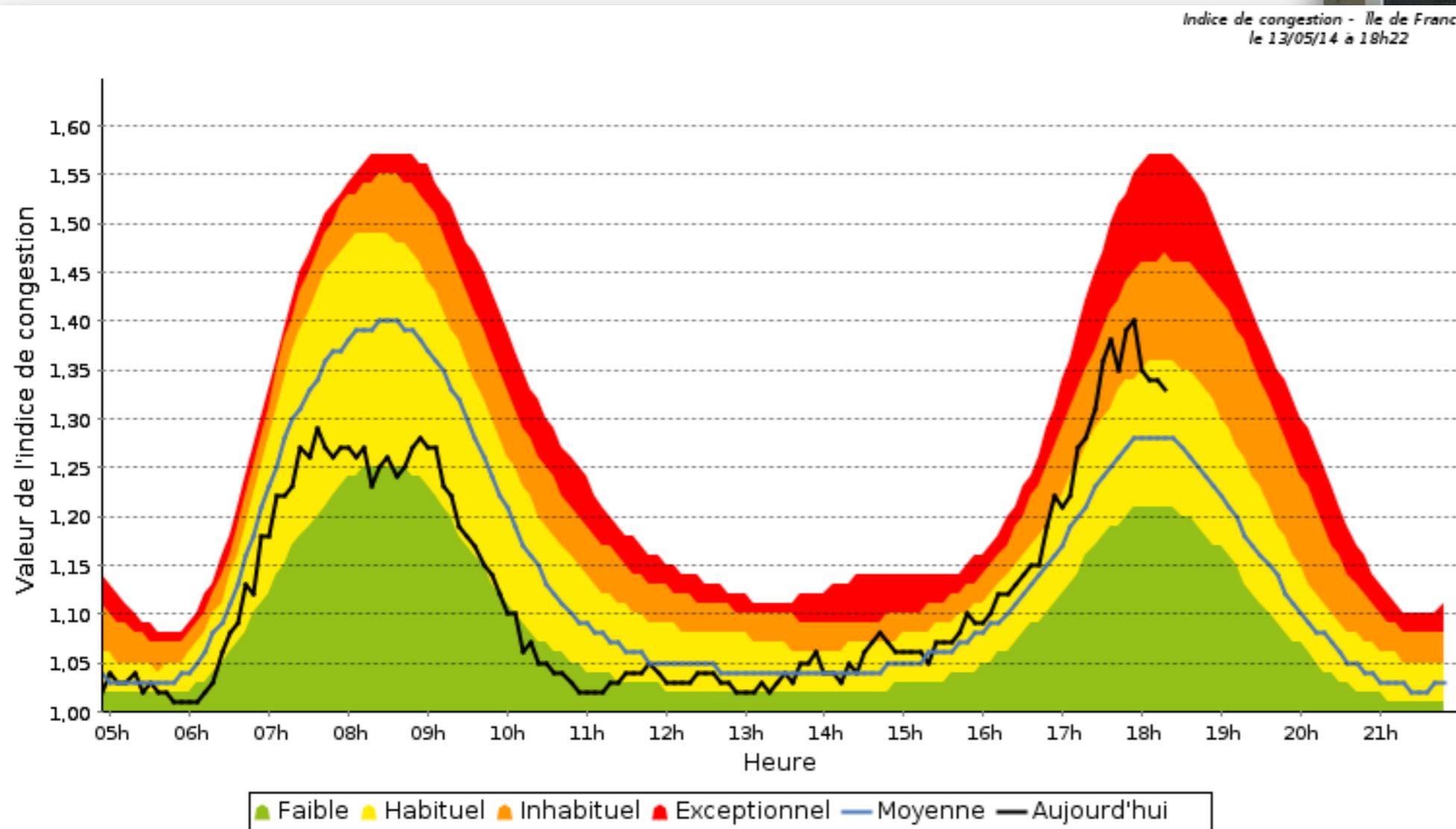


Turin : ZTL centre de contrôle



ZTL de Turin : pourquoi 7.30 - 10.30

Indice de congestion



Lun-Ven 10,30 - 17,00

divieto di transito a :

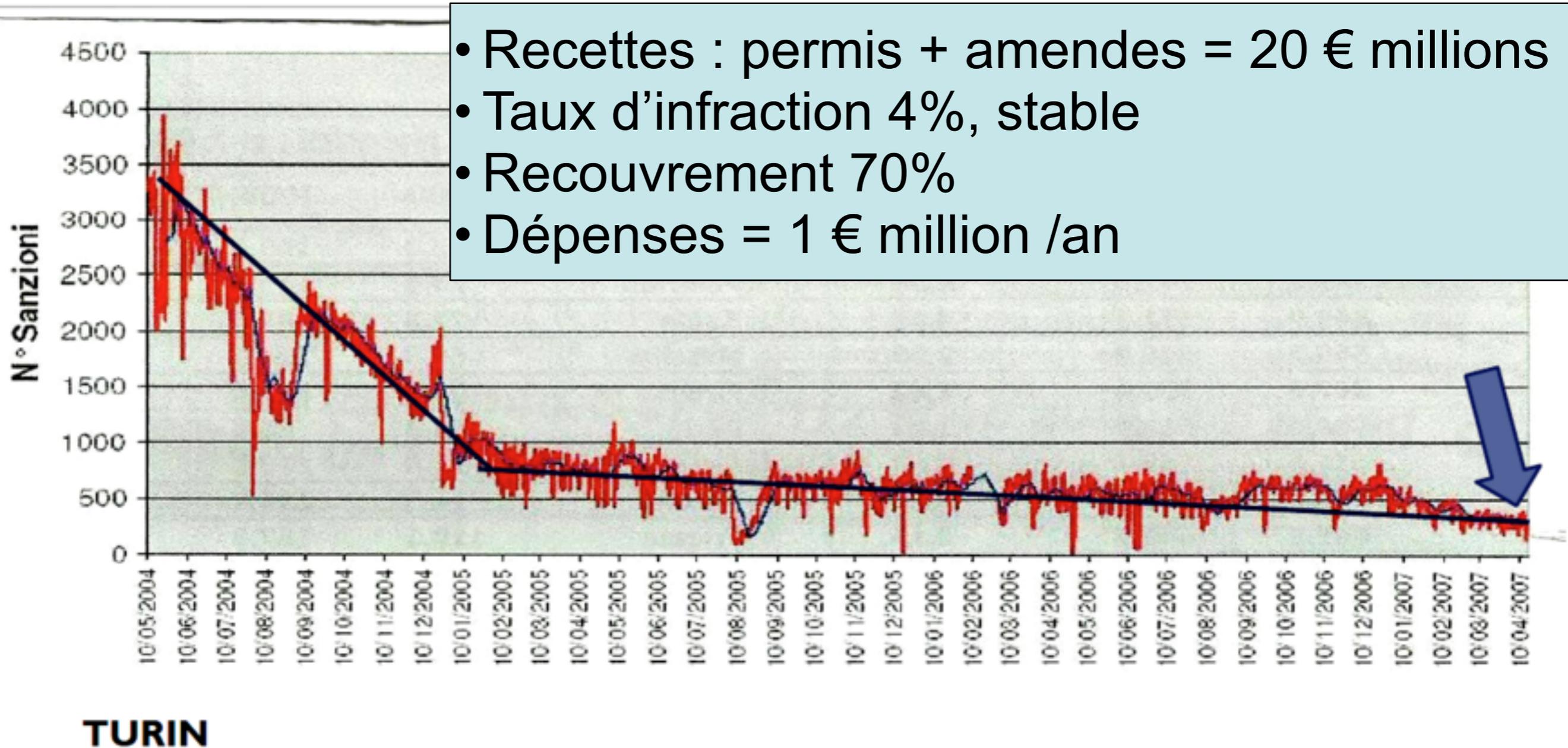
- veicoli benzina Euro 0 - 1**
- veicoli diesel Euro 0 - 1 - 2**



ZTL de Turin : exceptions



Efficacité des contrôles et recettes (un exemple)



ZTL italiennes et contrôle



Padoue (Émilie-Romagne)



Modène



Udine (Frioul)



Bologna



Vigile dans la zone piétonne de Padoue, qui contrôle l'accès sauvage des motorini

Application genevoise de la ZTL

Pour être employé, le terme ZTL zone à trafic limité devrait être défini dans l'OSR (ordonnance sur la signalisation routière).

Toutefois, il est possible de signaler l'interdiction ou l'autorisation de circuler avec une plaque complémentaire comprenant des logos ou de texte.

Par exemple pour la zone 2 genevoise:



de 7.30 à 10.30
exceptés riverains, transports publics
et ayants droits

source : OFROU service de la signalisation routière

Exemples de ZTL françaises

Comme en Suisse le terme ZTL n'existe pas dans le code de la route français



ZTL de Grenoble

Alternative française : marquer ZTL au sol
le terme ZTL est utilisé dans la communication

ZTL de Nantes