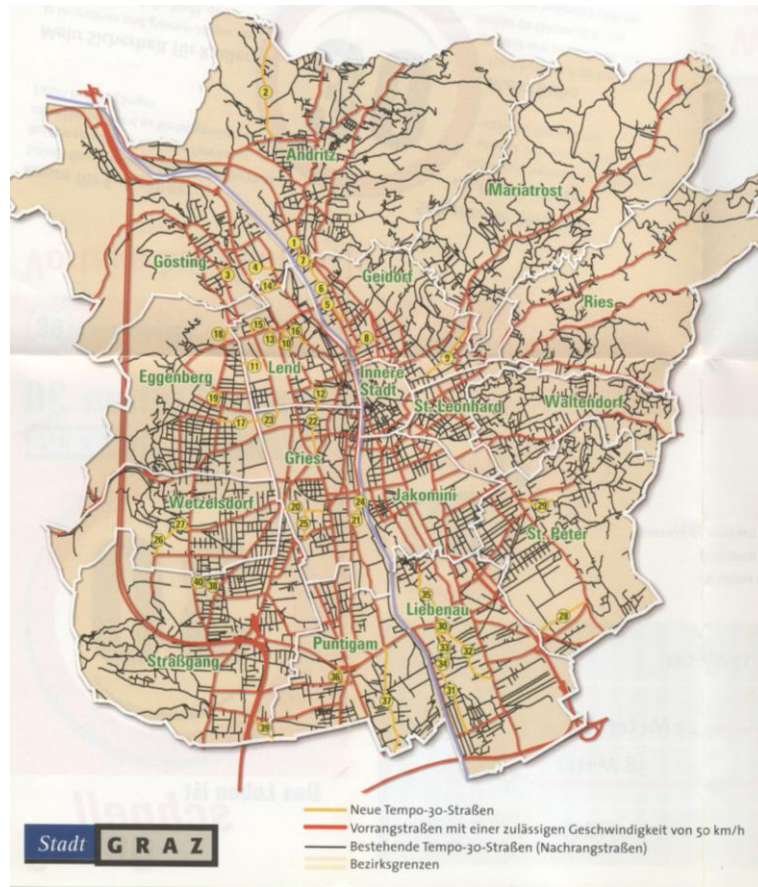


## GRAZ, Autriche

Nombre d'habitants : 257'898 en 2009 (Source : <http://www.graz.at/cms/beitrag/10034466/606066/> ).

En 1992, environ trois quarts des rues de Graz sont transformées en zones 30, les routes prioritaires restant à 50km/h. Ce changement s'inscrit dans un programme général de conception du trafic intitulé « Sanfte Mobilität ». Etant la première ville en Europe à appliquer de telles mesures, une phase test de 2 ans a d'abord été mise en place, avant le changement définitif. En 2003, 23 nouveaux kilomètres de zone 30 sont créés pour répondre aux nouveaux besoins. Plusieurs villes d'Autriche ont par la suite suivi ce modèle.

### Plan de la commune avec les zones 30



Source : Ville de Graz

### Type d'aménagements



- Panneau à l'entrée de la ville, indiquant que la ville est à 30km/h, excepté les routes principales (en allemand et en anglais).
- Panneaux indiquant les routes principales.
- Pictogramme « 30 » aux sorties des routes principales et parfois à l'intérieur des zones 30.



## CAMPAGNE D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION

### Forme

En 1992 :

- Vaste campagne publique ciblant trois groupes : les politiciens et preneurs de décisions, les journalistes, le tout public.
- Nombreux reflets dans les médias, informations dans le bulletin de la ville, affiches dans les rues, revendications des habitants de certains quartiers (affichage de pancartes), tous-ménages, stands d'information.
- S'intègre dans un projet global pour le trafic (Sanfte Mobilität), slogan « Platz für Menschen ».
- Banderoles d'informations en plusieurs langues aux entrées importantes de la ville au début de la mise en place des zones 30.
- Programmes d'information ciblés : pour les écoles (vidéos sur les zones 30, présentation du modèle 50/30, démonstration des différences de freinage), entretiens des politiciens avec les associations, les clubs de trafic et les citoyens, discussions avec les prêtres, qui ont ensuite divulgué l'idée en accentuant sur la conscience et la responsabilité.
- Débats publics.
- Etudes scientifiques affaiblissant les éventuels contre-arguments (études sur les avantages des zones 30 contre le bruit, les émissions, la sécurité).
- Dépliant de communication officielle de la ville en juillet 1994 distribué à tous les ménages, dans lequel trois scientifiques confirment le succès du modèle 30/50 à Graz, deux ans après sa mise en place.



An einen Haushalt Amtliche Mitteilung P. b. b.

**30**

**„Hauptgewinner ist die Sicherheit!“**  
Wissenschaftler bestätigen den Erfolg des Grazer Tempo 30/50-Modells

**50**

**897**

Grazerinnen und Grazer wurden durch Tempo 30/50 Verletzungen als Folge eines Verkehrsunfalls erspart \*).

Kinder, die nicht leiden mußten.  
Alte Menschen, die nicht die Mühsal einer langwierigen Genesung zu erdulden hatten.  
Frauen und Männer, die nicht Wochen und Monate in den Krankenstand gezwungen wurden.

Die Grazer Straßen sind sicherer geworden.  
Ganz beträchtlich sicherer!

Das haben wir gemeinsam geschafft.  
Mit einer mutigen, vernünftigen Regelung – und mit Ihrer Mitarbeit.

Danke dafür! Und – weiter so!

Die eindrucksvolle Bilanz des Grazer Tempo 30/50-Modells beweist:  
Sanfte Mobilität ist eine Frage der Menschlichkeit!

\*) Dieser Wert ergibt sich aus dem Vergleich der im Zeitraum September '92 bis 31. Dezember 1994 registrierten Zahl von Verletzten bei Verkehrsunfällen mit dem entsprechenden davorliegenden Zeitraum.

**SANFTE MOBILITÄT**

Impressum: Sanfte Mobilität Nr. 6/2007 04  
Medieninhaber: Magister Christoph Kerschbaum, Hauptplatz 3, 8010 Graz  
Druck: MEDIA, Graz

En 1996 :

- Création d'une centrale de la mobilité (Mobil Zentral), service d'information à la population sur la mobilité (<http://mobilzentral.at/>).

En 2002 :

- Dépliant du Kuratorium für Verkehrs Sicherheit et de la ville de Graz pour fêter les 10 ans de la mise en œuvre des zones 30. Rappel des distances de freinage et du rôle des zones 30 pour la diminution du nombre d'accidents et des gaz d'échappement. Slogan « mit Sicherheit gewinnen ».



**Stadt GRAZ**

KURATORIUM FÜR VERKEHRS SICHERHEIT

**mit SICHERHEIT gewinnen**

**10 Jahre Tempo 30/50 in Graz**

Seit 1992 gilt auf dem Großteil aller Grazer Straßen Tempo 30, im übrigen Straßennetz Tempo 50. Anfänglich wurde durch die Einführung der 30er-Zonen die Zahl der Unfälle um 20 Prozent verringert, mittlerweile sind es noch immer 10 Prozent.

Die bei weitem meisten Unfälle passieren aber nach wie vor in den 50er-Zonen. Gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit und der Grazer Polizei will die Stadt Graz unter dem Motto „mit SICHERHEIT gewinnen“ die Vorteile von Tempo 30/50 wieder bewusster machen.

Anhalteweg bei Tempo	Abstand
30	17 Meter
37	23 Meter
50	38 Meter
57	47 Meter

**Gewinnen Sie mehr Lebensqualität**

Wer sich an Geschwindigkeitsbeschränkungen hält, gewinnt durch

- mehr Toleranz unter den VerkehrsteilnehmerInnen
- mehr Sicherheit durch kürzeren Bremsweg ist gleich mehr als der doppelte Bremsweg bei Tempo 50 gegenüber Tempo 30
- weniger Unfälle
- weniger schwer verletzte Personen (besonders Kinder, Senioren und Radfahrer)
- weniger Abgase für die Umwelt

**mit SICHERHEIT gewinnen**

**Bitte langsamer!**

Wer nur um einen Stundenkilometer langsamer fährt, reduziert die Unfallhäufigkeit um fünf Prozent.

Rund 150.000 Kraftfahrzeuge waren im Jahr 2000 in Graz gemeldet. Seit der Einführung von Tempo 30/50 im Jahr 1992 sind rund 20.000 Fahrzeuge hinzugekommen. Mit dem Verkehrsaufkommen steigt auch die Zahl der Unfälle, weil vorgegebene Tempolimits viel zu oft überschritten werden. Bitte beachten Sie deshalb die Geschwindigkeitsbeschränkungen in den 30er-Zonen und auf Vorrangstraßen, damit auch Sie „mit SICHERHEIT gewinnen“.

Impressum: VerkehrsteilnehmerInnenbündnis der Stadt Graz, Stadtbaudirektion, Referat für Verkehrsplanung und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Gassendirektion, Ragn-Mag, Tomble, official@rvmv.at, Graz, Juni 2002

**mit SICHERHEIT gewinnen**

En 2003 :

- Tous-ménages pour la population résidant dans les environs d'une nouvelle zone (30'000). Carte indiquant les nouvelles zones 30, rappel des distances de freinage, avantages des zones 30 (espace pour les piétons, sécurité pour les cyclistes, les personnes âgées et handicapées, moins de bruit). Slogan « das Leben ist schnell genug ».

### Mehr Sicherheit durch Tempo 30

In Tempo-30-Zonen sinkt die Zahl der Unfälle um rund 20 Prozent. Der Rückgang bei schweren Unfällen ist noch deutlicher. Der Grund: Je langsamer ein Auto fährt, desto kürzer der Anhalteweg.

Anhalteweg bei Tempo	10 km/h	16 km/h	30 km/h	31 km/h
30	17 Meter			
37		23 Meter		
50			38 Meter	
57				47 Meter

### Neue Tempo 30 Straßen in GRAZ



Das Leben ist **Schnell genug**

### Vorteile bei Tempo 30

**Raum für Fußgänger**  
Schnell fahrende Autos brauchen mehr Platz. Bei Tempo 30 aber kann die Fahrbahn schmaler sein und es bleibt genügend Raum für Fußgänger.

**Mehr Sicherheit für Radler**  
Je langsamer und gleichmäßiger der motorisierte Verkehr fließt, desto sicherer sind Radfahrer unterwegs.

**Sicherer für Senioren und Behinderte**  
Besonders Senioren und Behinderte können bei Tempo 30 die Straße sicherer überqueren.

**Mehr Ruhe**  
Fünf Autos mit 50 km/h sind so laut wie zehn Autos, die Tempo 30 fahren, d. h. der Verkehrslärm reduziert sich bei Tempo 30 um 3 Dezibel.

**Weniger Gefahr für Menschen**  
Mit Tempo 30 in Wohngebieten, dem Umfeld von Schulen, Kindergärten, Altenheimen kann die Unfallgefahr deutlich reduziert werden. Fußgänger, die häufig die Straße überqueren und vor allem Kinder sind bei Tempo 30 weniger in Gefahr.





Information: [www.stadt-graz.at](http://www.stadt-graz.at) / [verkehrs@stadt-graz.at](mailto:verkehrs@stadt-graz.at)  
Graz, 2010

- « Weisse Engel » (anges blancs) : rappellent les nouvelles limitations à l'aide de panneaux.



Source : <http://www.graz.at/cms/beitrag/10048871/683779/>

- Distribution de petits cadeaux.
- Projet « Tempo 30 vor Schulen » : participation des enfants dans l'élaboration de panneaux (dessins figurant au-dessus du panneau école) accompagné d'un programme de sensibilisation.



Source : <http://www.graz.at/cms/beitrag/10034561/232868/?tempo%2030>

- Campagnes pour d'autres modes de transport en parallèle, ainsi que campagnes du Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) <http://www.kfv.at/size1/kuratorium-fuer-verkehrssicherheit/kampagnen-aktionen/ein-zeichen-der-vernunft/>. Le KfV s'occupe de la prévention des accidents et de la criminalité dans trois domaines : le trafic et la mobilité principalement, mais aussi la maison ainsi que les loisirs et le sport, la propriété et le feu. Il se considère comme créateur d'avis et de conscience dans le domaine de la sécurité. Son but est d'améliorer la sécurité des autrichiens, il fait pour cela des études sur les sources de danger et communiquent leurs solutions largement. Il collabore ainsi beaucoup avec l'Osterreichischer Rundfunk (ORF, Radiodiffusion autrichienne) et met en place de nombreuses campagnes de prévention. Le KfV est pris en compte par le gouvernement, notamment au travers de la création de lois touchant aux domaines de la sécurité.

#### Moment(s)

- En 1992 : avant la mise en place et pendant la phase test.
- Au moment de la transformation surtout.

#### Contenu

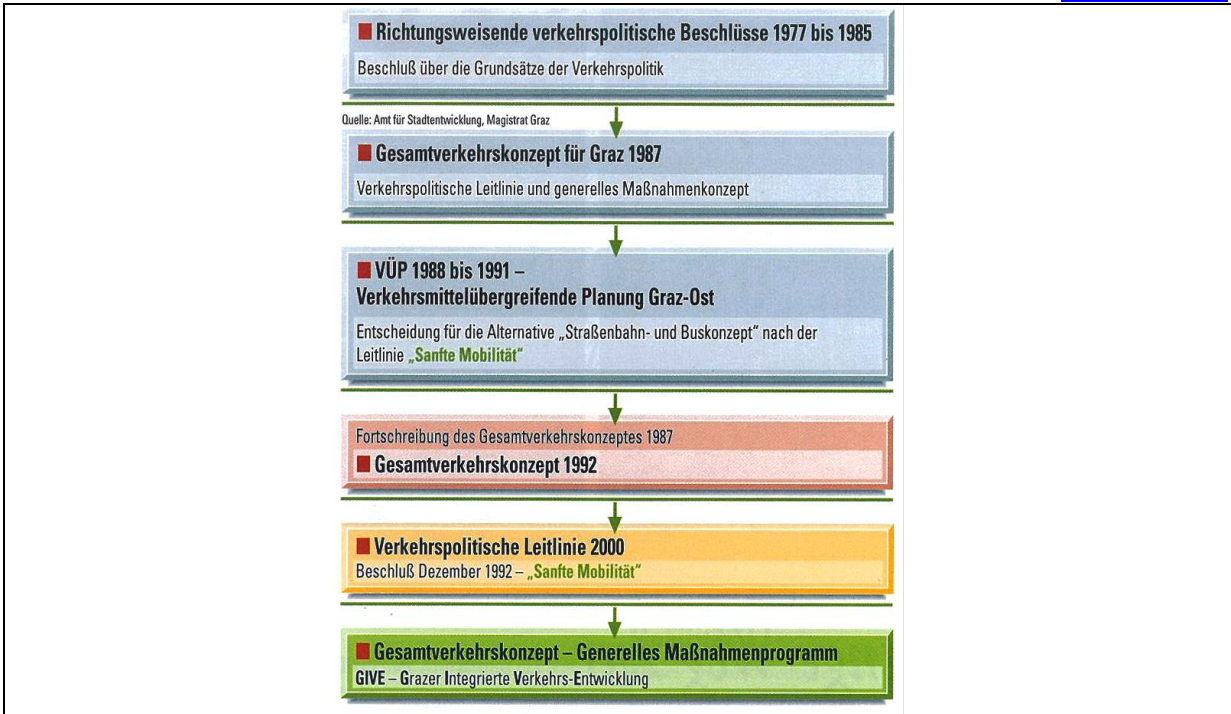
- En 1992 : concentration sur les arguments de la sécurité et de la qualité de vie.
- Rappel du sens dans les campagnes de sensibilisation (« Tempo 30 vor Schulen » et « Weisse Engel »).

#### Coût

Préparation : 143'000 euro (118'000 de coûts pour les études et 25'000 pour les campagnes d'info). Mise en place : 241'000 euro (44'000 pour la campagne d'info, 102'000 pour la signalisation et 95'000 pour l'équipement des rues). Coût par année ensuite : 110'00 euro (80'000 pour le maintien et 30'000 pour les campagnes) Source : [http://www.mobility-cultura.net/upload/11012005\\_115320\\_tempo30\\_final4de.pdf](http://www.mobility-cultura.net/upload/11012005_115320_tempo30_final4de.pdf).

#### Processus

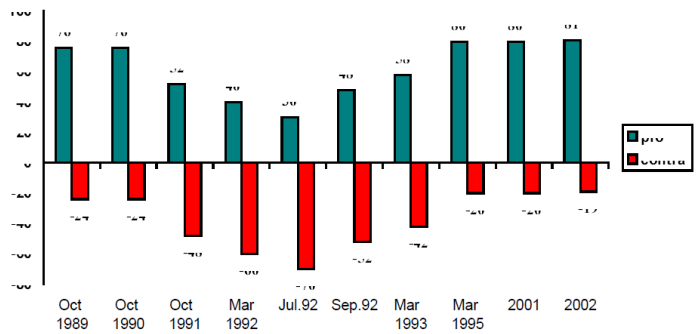
Instauration d'une culture de la mobilité depuis les années 70 (cf. schéma). Démocratie participative habituelle. Conseil municipal responsable du trafic comme moteur de la transformation des zones 30, sous l'impulsion des nombreuses demandes d'habitants.



**Résistances et réticences**

Forte campagne de groupes d’habitants contre les zones 30 en 1992, ayant mené à une phase test de 2 ans avant l’implantation définitive des zones 30 et à des votations, où les zones 30 ont cependant été très largement acceptées.

Meinung der Bevölkerung



Source : [http://www.mobility-cultura.net/upload/11012005\\_115320\\_tempo30\\_final4de.pdf](http://www.mobility-cultura.net/upload/11012005_115320_tempo30_final4de.pdf)

**Commentaires**

**INTEGRATION DE LA POPULATION**

Pas d’informations.

## CONTRÔLES DE VITESSES

### Ampleur

En 1992 : 12 radars mobiles et fixes continuellement en fonction, contrôles de polices intensifs.

En 2003 suite aux nouvelles zones : contrôles de vitesse accrus par la police, distribution d'informations plutôt que de contraventions.

### Effectués par

La police municipale. Depuis 2006 : recours à une compagnie de contrôle privée (Speed Control) pour les contrôles de vitesse, données transmises à la police qui envoie ensuite les contraventions.

### Amendes

En 1992 : au début tolérance de 10km/h, mais ensuite amendes systématiques.

Depuis 2003 : oui, surtout pour les récalcitrants.

## RESULTATS DES EVALUATIONS

Mise en œuvre très suivie par les scientifiques. Différents résultats concernant la qualité de l'air, sur le report modal, le bruit, le comportement des usagers de la chaussée, etc. (résumés dans le dépliant d'information distribué par la ville à tous les ménages en juillet 1994).

Ville de Graz : Publication des résultats de l'étude d'accompagnement de la création des zones 30 en 1994 (*Tempo 30/50 in Graz*) : analyses des conséquences sur le trafic, sur l'environnement et sur l'avis des habitants. Résultats (comparaison entre les moyennes de l'année précédant la transformation et de celle la suivant):

- Nombre d'accidents : Diminution des accidents avec blessés graves de 24%, avec blessés légers de 12%. Ce pourcentage a diminué non seulement dans les zones 30, mais également sur les routes à 50km/h.
- Vitesse : peu de réductions, V85 : 46,9km/h avant l'introduction des zones 30, 45,2km/h après.
- Comportement des usagers : plus de respect de la part des uns et des autres.
- Report modal : Pas de changement de moyen de transport dans l'échantillon sélectionné, très peu de changements de trajet.
- Émission de gaz à effet de serre : davantage d'émissions.
- Bruit : légère réduction des décibels
- Avis de la population : hausse de l'acceptation au fil du temps (44% pour en 1992, 77% en 1994), quel que soit le moyen de transport utilisé.

Kuratorium für Verkehrssicherheit : Etudes sur différentes conséquences de la mise en œuvre du modèle 30/50 :

- Nombre d'accidents : 1994: comparaison entre les moyennes de l'année précédant la transformation et de celle la suivant (diminution du nombre d'accidents). 1995 : montre la progression (nouvelle diminution du nombre d'accidents).
- Vitesse : mesures en 1992 avant et après la transformation et en 1993. Nouvelles mesures en 1997.

	Vitesse moyenne	V-85%
Juin 1992	37,1	47
Octobre 1992	34,1	42



Groupe-Conseil romand  
Économobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

Mars 1993	36,6	45
Octobre 1997	35,2	43

**Communication des résultats à la population :** Communication des résultats au travers des différents rapports de la ville et du Kuratorium für Verkehrs Sicherheit.

#### SITE INTERNET

<http://www.graz.at/cms/beitrag/10029462/415662>

Accès en recherchant par mot-clé (Tempo 30). Peu d'informations.

#### PERSONNE DE CONTACT

Hrn. DI Thomas Fischer  
Magistrat Graz, Stadtbaudirektion  
[Thomas.fischer@stadt.graz.at](mailto:Thomas.fischer@stadt.graz.at)

Sekretariat: Sabine Hofer  
+43/316/872-2881  
[verkehrsplanung@stadt.graz.at](mailto:verkehrsplanung@stadt.graz.at)

KfV: Landesstelle Steiermark  
Tel: +43 (0)5 77 0 77-2800  
[kfv.steiermark@kfv.at](mailto:kfv.steiermark@kfv.at)

#### SOURCES

Site internet de la ville de Graz : <http://www.graz.at/cms/beitrag/10048871/683779/>

**ATE.** 1995 : *Zone 30, ça me branche.*

**Cultura:** *Tempo 30 stadtweit- Vorrangstrassen ausgenommen.* [http://www.mobility-cultura.net/upload/11012005\\_115320\\_tempo30\\_final4de.pdf](http://www.mobility-cultura.net/upload/11012005_115320_tempo30_final4de.pdf)

**Falk, H.** 2008 : *Citywide 30km/h speed limit – City of Graz (Austria).* Eltis  
[http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=1928](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1928)

**Kuratorium für Verkehrs Sicherheit** 1994 : *Unfallanalyse Tempo 30/50 in Graz.* (Disponible à l'EPFL<sup>1</sup>: cote MT 25.102)

**Kuratorium für Verkehrs Sicherheit** 1995 : *Unfallanalyse Tempo 30/50 in Graz.* (Disponible à l'EPFL: cote MT 25.103)

<sup>1</sup> Documents disponibles dans l'ancien centre de document sur l'environnement construit (CEDEC) de l'EPFL. Base de recherche : <http://128.178.62.135:8081/French/Main.htm> . Pour tous renseignements, veuillez contacter Dominique von der Mühl ([dominique.vondermuehl@epfl.ch](mailto:dominique.vondermuehl@epfl.ch)).





Groupe-Conseil romand  
Économobilité - Sécurité des déplacements - Urbanisme de proximité

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

**Kuratorium für Verkehrs Sicherheit 1998** : *Geschwindigkeitsmessungen Tempo 30/50 in Graz*. (Disponible à l'EPFL: cote MT 25.99)

**Magnes, T. 2007** : *Private speed controls in Graz (Austria)*. Eltis  
[http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=1323](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1323)

**Stadtbaudirektion Graz. Sanfte Mobilität. 1994**: *Tempo 30/50 in Graz: Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleituntersuchung zum Modellversuch „Tempo 30 in Nebenstrassen- Tempo 50 in Vorrangstrassen“*. (Disponible à l'EPFL: cote MT 25.100)

Juillet 2010, Lucile Develey, stagiaire