

Zones 30 en Europe



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



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.





Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

- Belgique : Institut belge de sécurité routière
- France : CERTU, CETE de Lyon, Rue de l'Avenir France
- Luxembourg : Sécurité routière du Luxembourg
- Québec : Ministère des transports, direction de la sécurité en transports
- Suisse : Rue de l'Avenir Suisse

Nantes

- 600'000 habitants (agglo)



- Site tram
- suppression passages piétons
- 2 voies de circulation
- retour du commerce
- zone 30

Cours des 50 otages:

- 42'000 v/j
- 9 voies de circulation + voie bus !
- 44 m de large - 1 km de long
- disparition du commerce



Vue d'ensemble d'une des sections du cours, après transformation.
Photo: Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise)



4. Les carrefours du cours ne sont plus réglés par des feux mais par un système original de doubles giratoires, qui a l'avantage d'augmenter fortement «l'écoulement du trafic», sans danger. (Photo: Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise)



- carrefour «zone de traversée libre»

- Double giratoire, suppression des feux



Nantes



- zone 30 (2/3 de la ville)





30 km/h aux arrêts

Grenoble, Bordeaux



France : villes 30

SCEAUX
gazine
www.sceaux.fr



Sceaux, ville 30

Règles dans les zones 30 françaises

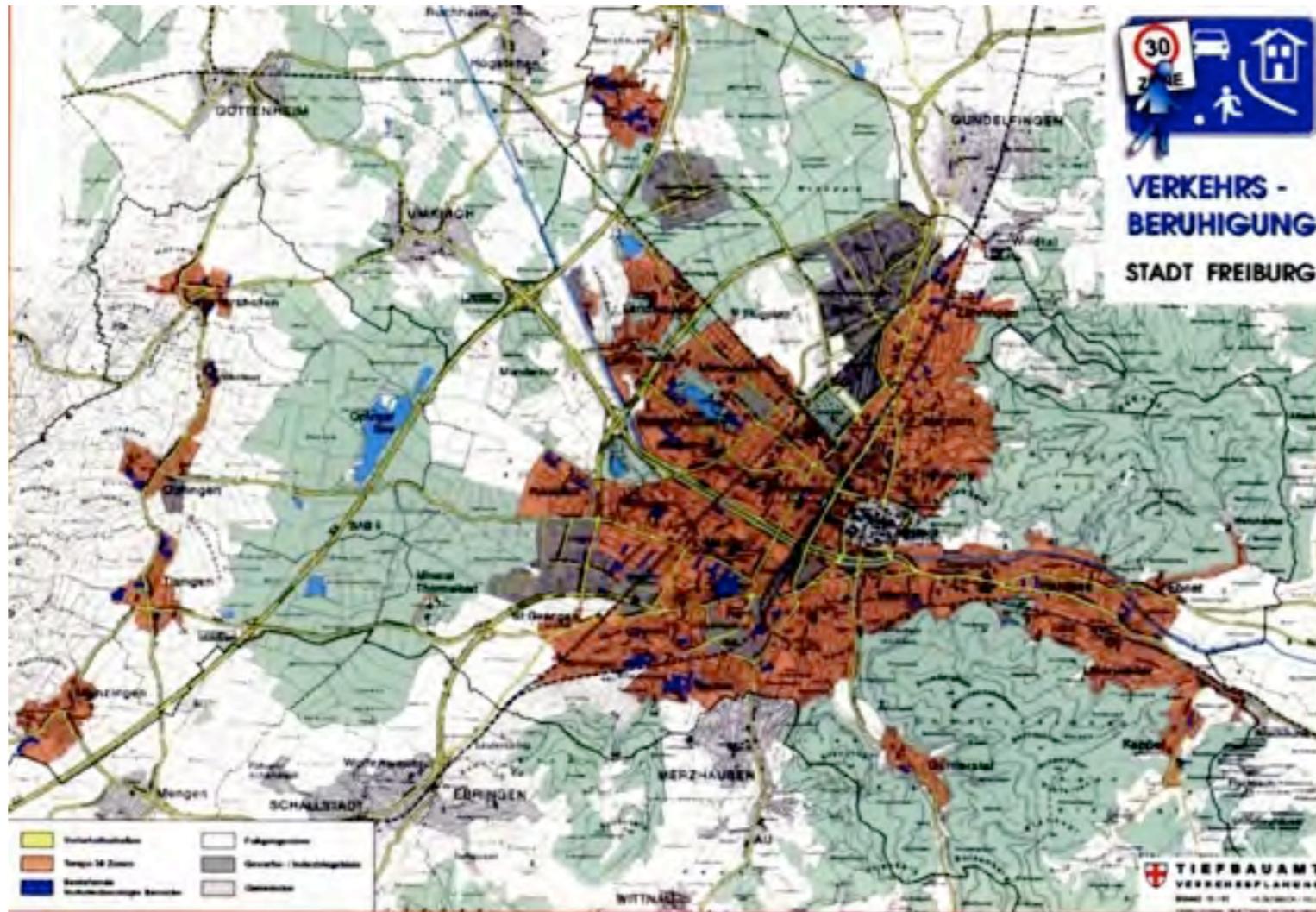
- permettre un meilleur partage, plus équilibré, de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers à l'intérieur des zones 30 et favoriser une circulation apaisée.
- faciliter la traversée de la chaussée pour les **piétons**
- la circulation à vélo peut se faire à **contre-sens**
- pas d'obligation de supprimer les **passages pour piétons**

- à l'origine



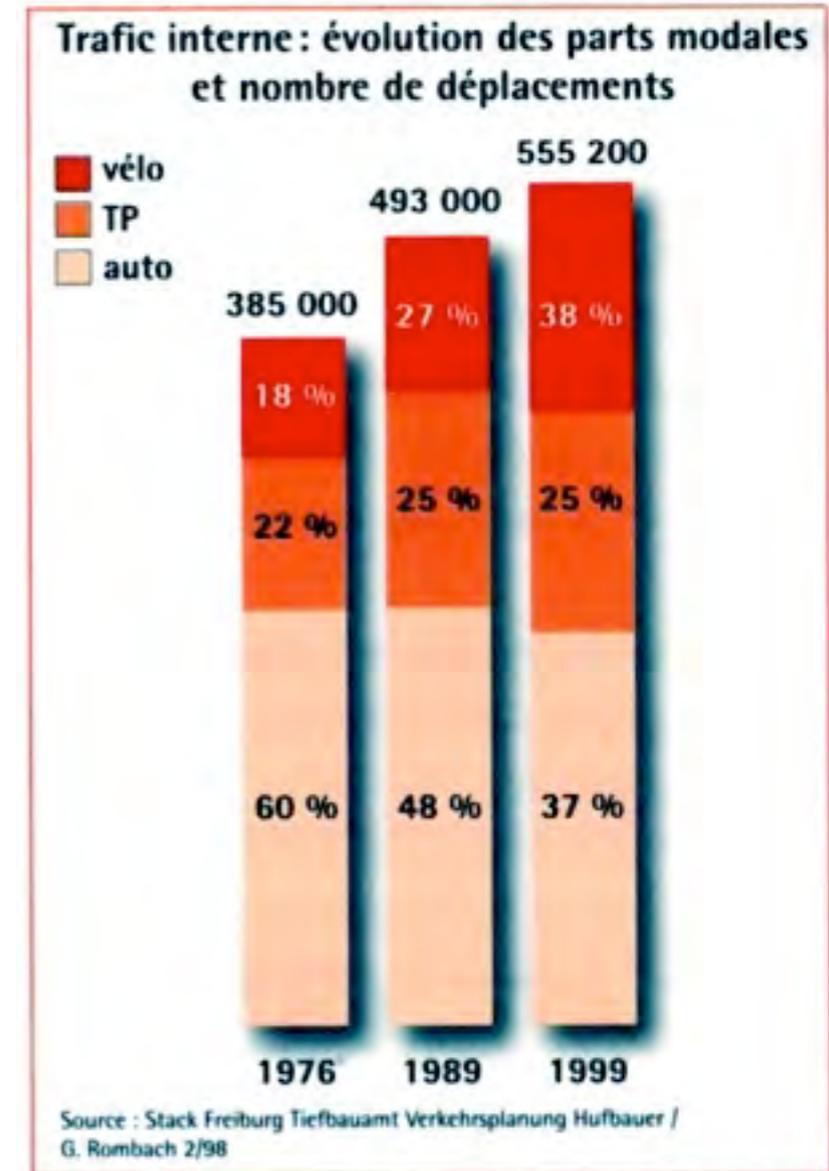
Fribourg-en-Brisgau (Bade-Würtemberg)

- 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)

à l'intérieur des quartiers

– à l'exception des rues prioritaires –

l'automobiliste doit s'attendre à être sous le régime de la zone 30

Leipzig



Vienne : 1400 km en zone 30

Verkehrsorganisation Wien, Tempo 30 Zonen

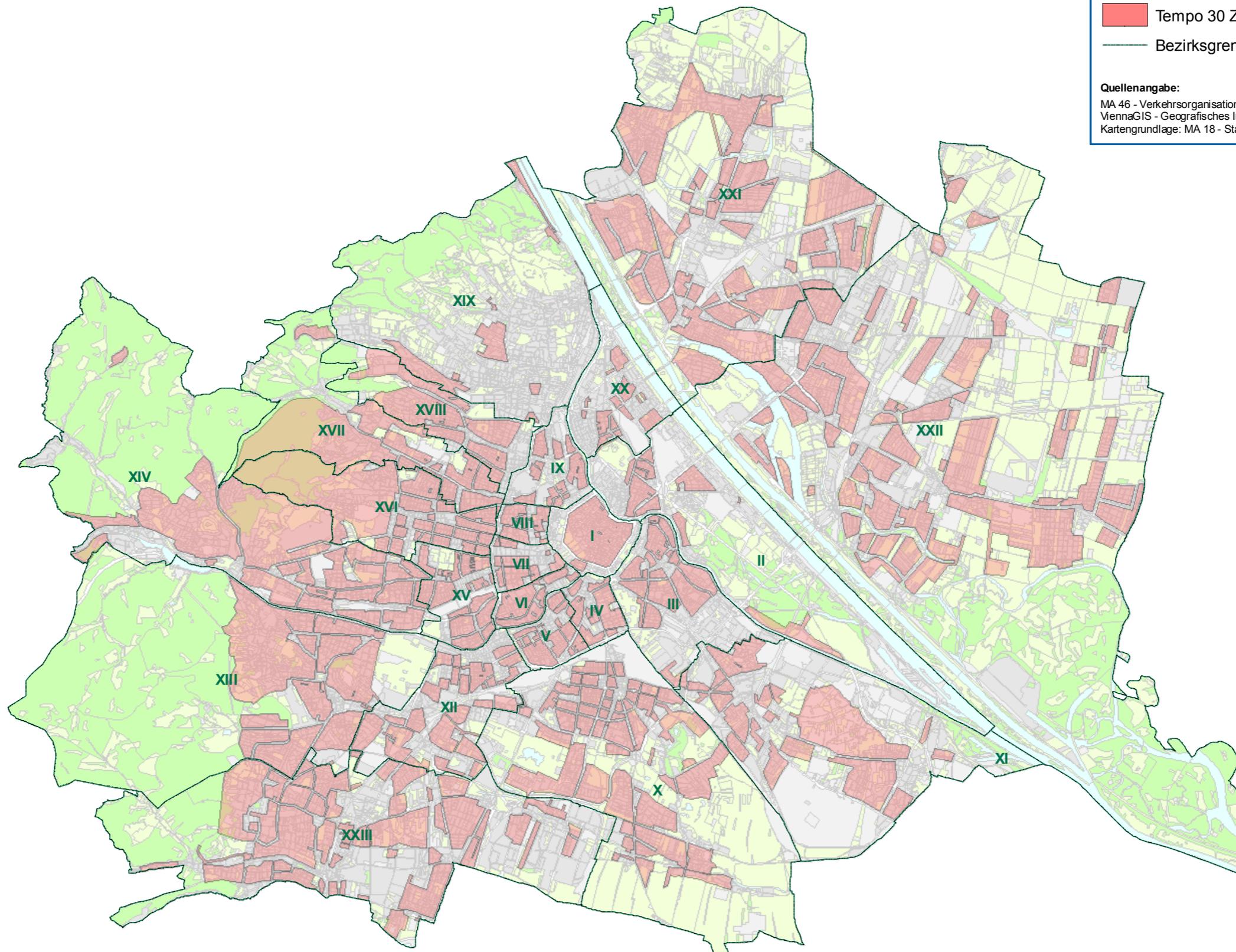


StoDt+Wien
Wien ist anders.

-  Tempo 30 Zone
-  Bezirksgrenze

Quellenangabe:

MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten
ViennaGIS - Geografisches Informationssystem der Stadt Wien
Kartengrundlage: MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung



Graz (Autriche)

- 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)

Pays-Bas

- zones 30 et zones 60 incluses dans le programme «*Sécurité durable*»
- énorme succès (dès 1983)



Rotterdam

- Caractéristiques:
 - maximum 2 km² OU adapter rues environnantes
 - pas de transit (**accès restreint**)

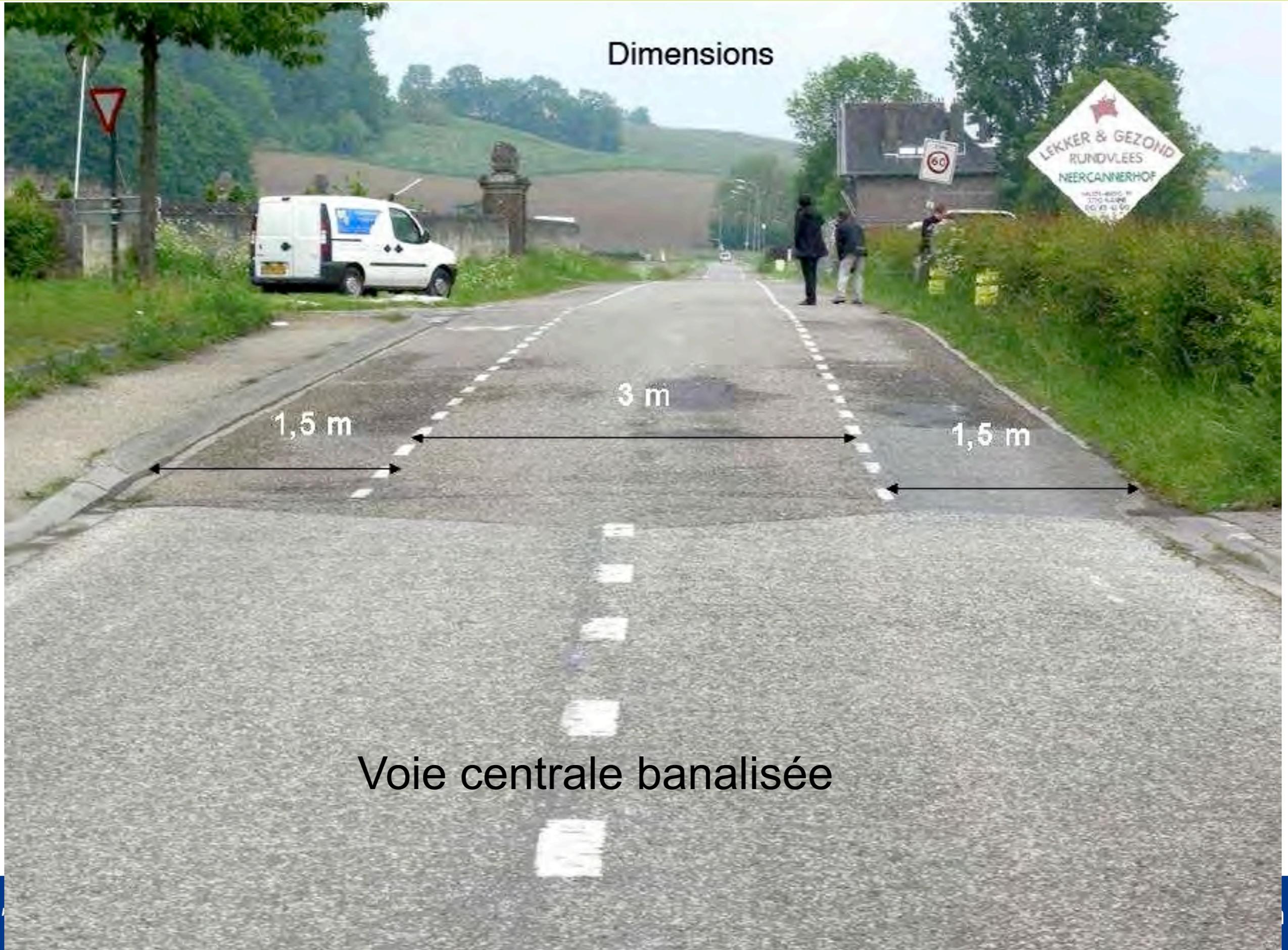


Rotterdam

- diminution moyenne accidents 25%
- allongement traversée bus : 31 sec (zone 2 km²)
- coût : 22'000 € / km

Rotterdam





Dimensions

1,5 m

3 m

1,5 m

Voie centrale banalisée

