



Zones à vitesse modérée



Réalisations innovantes en Europe

Zones 30 de 3ème génération

www.rue-avenir.ch

Alain ROUILLER



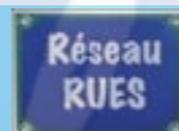
- vice-président de Rue de l'Avenir Suisse
- chargé de mission au Bureau-Conseil ATE
- ancien député de la République et Canton de Genève



- 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

Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre



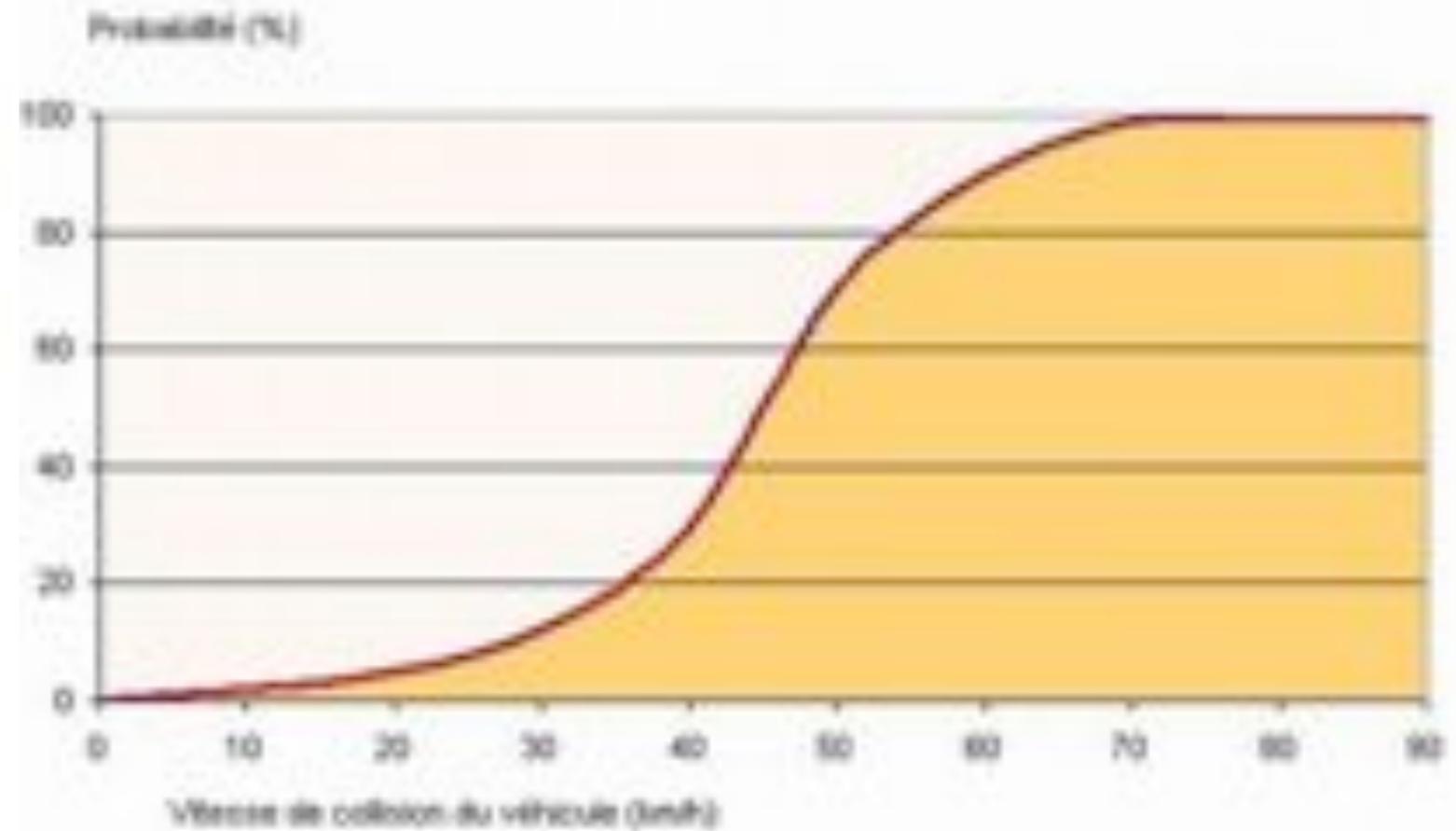
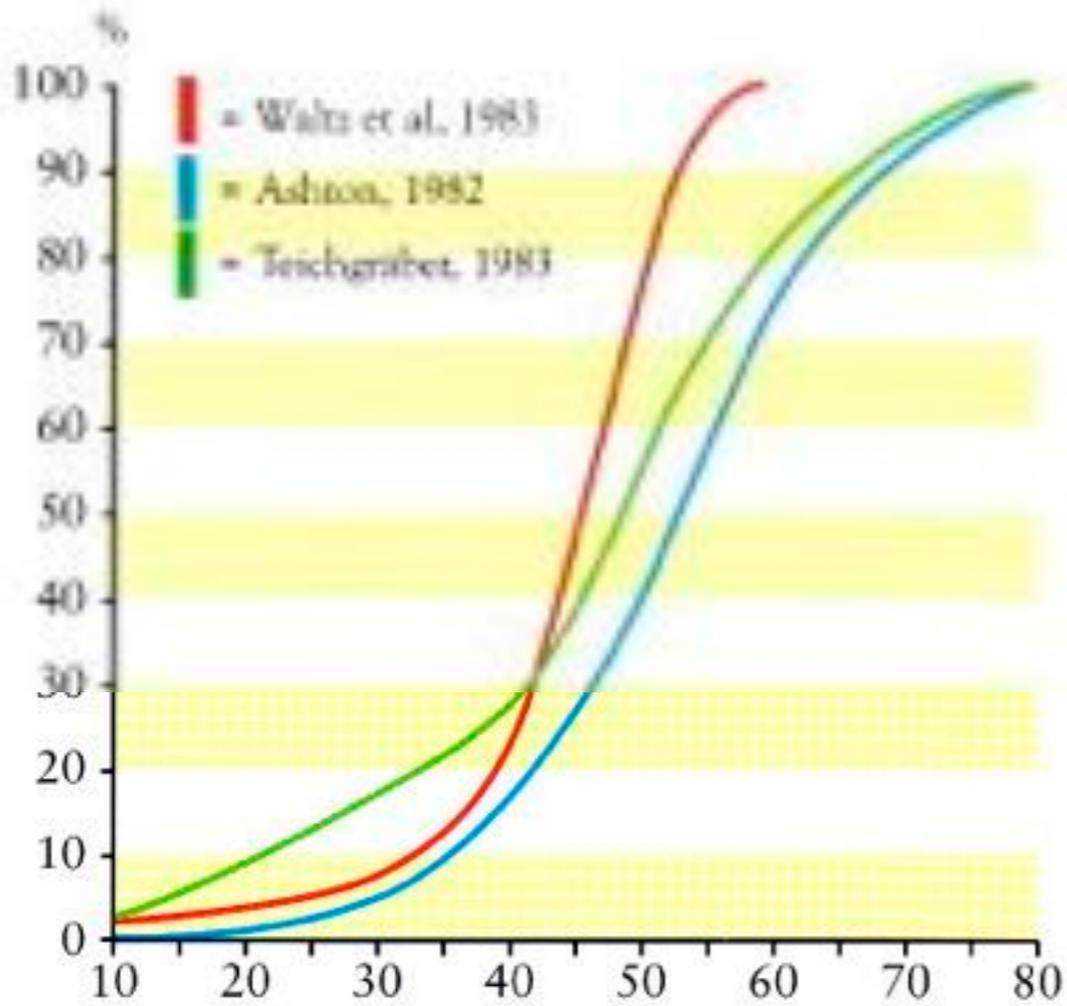
- *Belgique* :
 - IBSR Institut belge de sécurité routière
 - Bruxelles mobilité (Région Bruxelles Capital)
 - DEMETER, Uni de Liège,
 - CRR Centre de recherches routières
- *France* :
 - CERTU (Centre d'étude et de recherche du Ministère du développement durable)
 - CETE de Lyon (Centre d'étude technique du Min DD pour Rhône-Alpes, Bourgogne, Franche-Comté, Auvergne)
 - Rue de l'Avenir France
- *Luxembourg* :
 - Sécurité routière, Luxembourg
- *Québec* :
 - Ministère des transports, direction de la sécurité en transports
 - Fondation Rues Principales
 - Vélo Québec
- *Suisse* :
 - Rue de l'Avenir Suisse

Doublement de la **vitesse**
↕
quadruplement de l'**énergie**

A vitesse élevée, danger élevé



Risque d'être tué à différente vitesse



100%	80%	50%	10%



Le Parlement européen a accepté, le 27 septembre 2011, à une large majorité – sous forme de **résolution** – le **rapport d'initiative**

«**sécurité routière au niveau européen 2011 - 2010**»

Mesure 54 :

recommande vivement aux autorités responsable de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et

sur toutes les *routes à voie unique* des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes,

et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables

[Lien pour le rapport complet des 104 mesures](#)

droit d'initiative politique européen (1er avril 2012)

Conditions: un million de signatures, un quart des pays membres

La Commission européenne **peut** être amenée à rédiger de nouvelles lois



30km/h – redonnons vie à nos rues!

[Accueil](#) | [Pourquoi 30km/h?](#) | [L'initiative](#) | [Agir](#) | [Faire un don](#) | [Contact](#)



Déterminez le futur des villes européennes!

Nous voulons plus de sécurité routière et une meilleure qualité de vie dans nos quartiers. En conséquence, nous demandons que l'Union Européenne généralise le 30km/h dans les zones urbaines et résidentielles de nos villes et nos villages.

[Signez!](#)

REV30 Réseau européen pour une ville à 30

European Network City of 30

Premiers correspondants :

- ECF - Fédération européenne cycliste
- FEVR Fédération européenne des victimes de la route
- Initiative européenne
- **Belgique** : GRACQ Wallonie et Inter-environnement Bruxelles, Wallonie
- **France** : Rue de l'Avenir France
- **Suisse** : ATE et Rue de l'Avenir CH
- **Grande Bretagne** : 20's plenty for us



Signaux 30 suédois





B



Pour en savoir plus



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch



Pour en savoir plus



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch



Pour en savoir plus



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch



Pour en savoir plus



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch







Les tronçons en noir correspondent au réseau des rues principales de transit où la vitesse restera à 50 km/h.









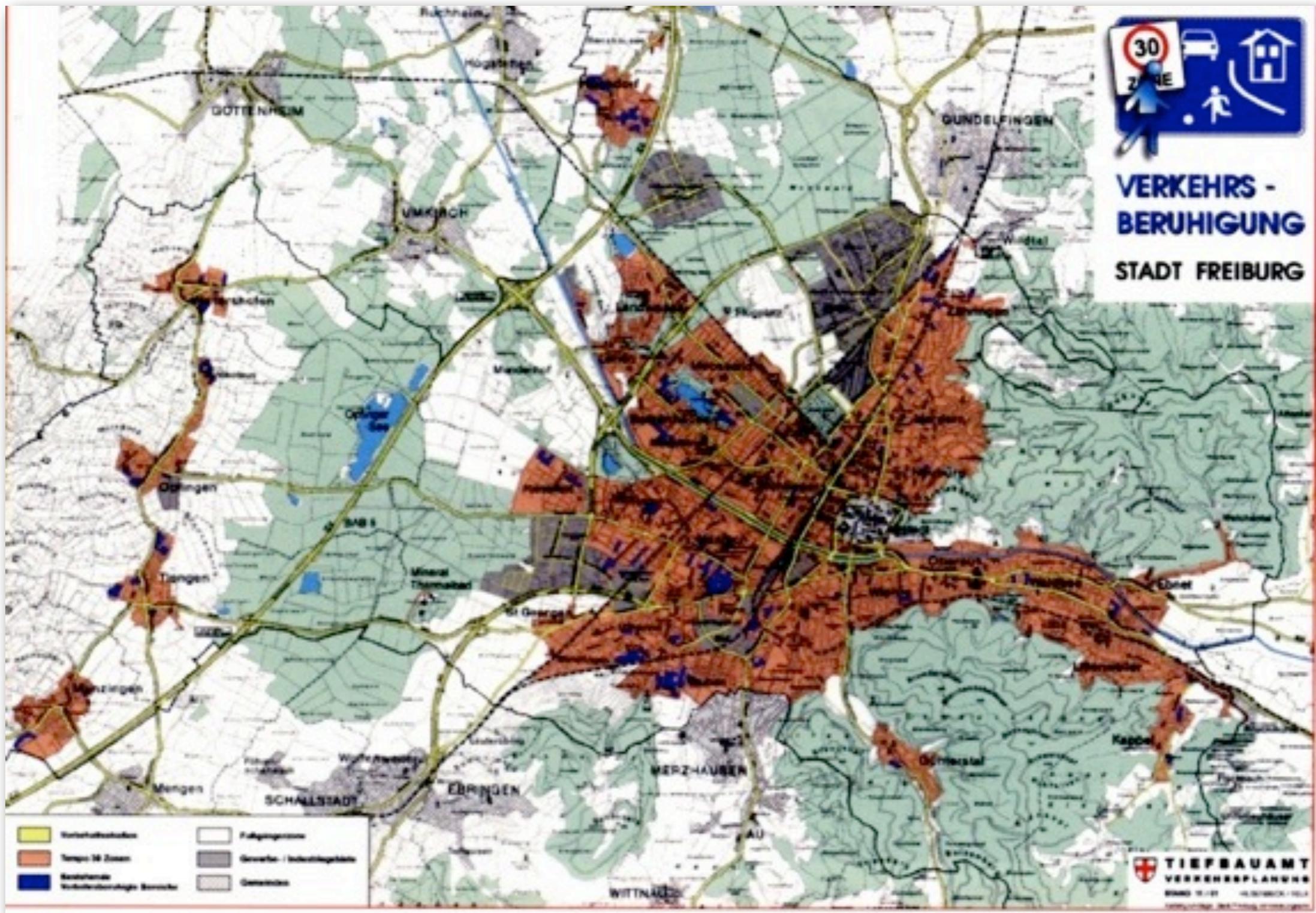








D



Ville à 30 km/h, sauf axes de liaison

Ville modèle



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

[Lien : Fribourg-en-Brisgau](http://www.rue-avenir.be)

www.rue-avenir.be



D

Problème de stationnement....
....pour les vélos



VII



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

Lien : Fribourg-en-Brisgau

www.rue-avenir.be

Base légale : [directive européenne No 49 de 2002](#)



[Lien : Manuel](#)

Axe principal à Fribourg-en-Brisgau

Berlin

Zone 30 sur des axes principaux

162 : la nuit 176 : devant les écoles





Coûts par habitant

- Mur anti-bruit : Fr 5'000.-
- Fenêtres isolantes : Fr 6000.-
- 30 km/h : 550.-

Coûts par kilomètre

- 3,3 millions de francs
- 2,5 millions
- 240'000 francs



Abb. 1 Lärmschutzwand an der Schweighofstrasse



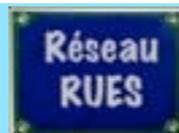
Kalchbühlstrasse

Kalbüchstrasse
Collectrice de quartier

Images Ville de Zurich et Google Street view



Membre du



Belg



- Diminution moyenne du bruit de **3 décibels**
- Diminution du bruit de nuit de **-4.3 à -4.5**
- Diminution du bruit de jour de **-2,4 à -3,3**
- Le bus perd 2 sec par 100 m
- Forte acceptation de la population : **78%** pour ou plutôt pour le 30km/h
- Toute la journée et pas seulement la nuit comme en Allemagne

Une baisse de 3 décibels
représente une diminution
de moitié du niveau de bruit



Abb. 5 Das Speedy-Gerät zeigt die gefahrene Geschwindigkeit an und erinnert an die Tempo-30-Limite

Pollution de l'air



Les **normes de pollution** de l'air sont très largement dépassées.

La France doit répondre devant la **cours de justice de l'UE** de la non application des ces normes... [Lien](#)

Particules fines : PM10 - PM2.5

Décès annuels en France : environ **42'000** personnes.

Source Ministère environnement / OMS

Principal accusé : la voiture, le camion, bus ... **diesel**





Munich: seules les «pastilles vertes» peuvent entrer en ville... 13/09/2013

Zones environnementales en Europe



Lien : lowemissionzones.eu



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

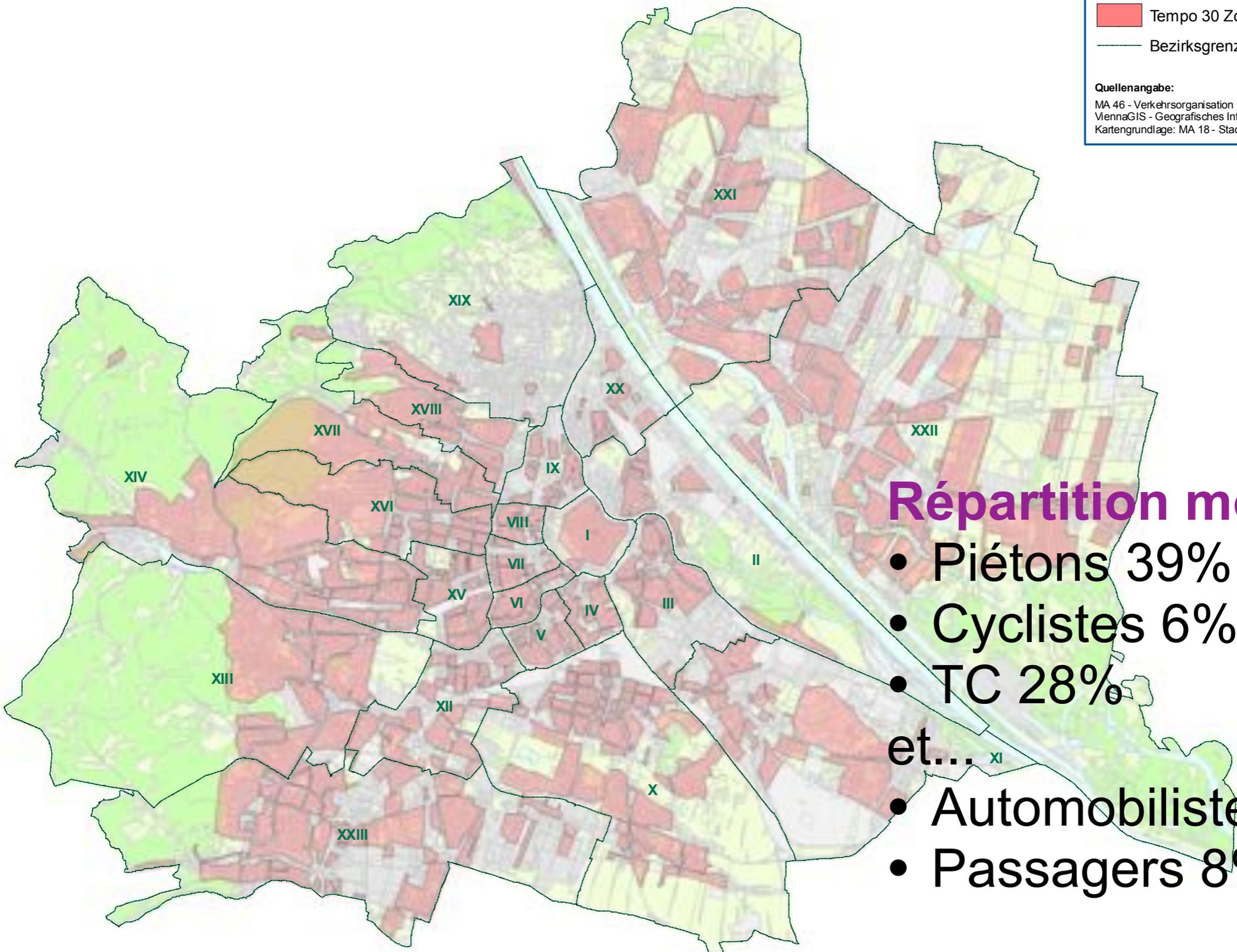


Verkehrsorganisation Wien, Tempo 30 Zonen



- Tempo 30 Zone
- Bezirksgrenze

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



- Répartition modale:**
- Piétons 39%
 - Cyclistes 6%
 - TC 28%
- et...
- Automobilistes 19%
 - Passagers 8%

Graz - Stadt der Sanften Mobilität

Graz - ville de la mobilité douce

- Fin des années 80, choix entre 3 modèles de développement
- 1990 : test de 2 ans (nombreuses oppositions)
- 1992 : mise en place du 30 km généralisé, sauf exception
- Priorité à l'écomobilité (TC, cyclistes et piétons)
- Diminution accès pendulaires
- Gestion du stationnement
- Suppression transit dans les quartiers
- 800 km de rues à 30 km (80%) - 200 à 50 km
- 80% de la circulation sur les axes 50 km



- 245'000 habitants
- Agglo 375'000
- 2ème ville d'Autriche
- **ville à 30 km/h**
sauf rues prioritaires

Caractéristiques:

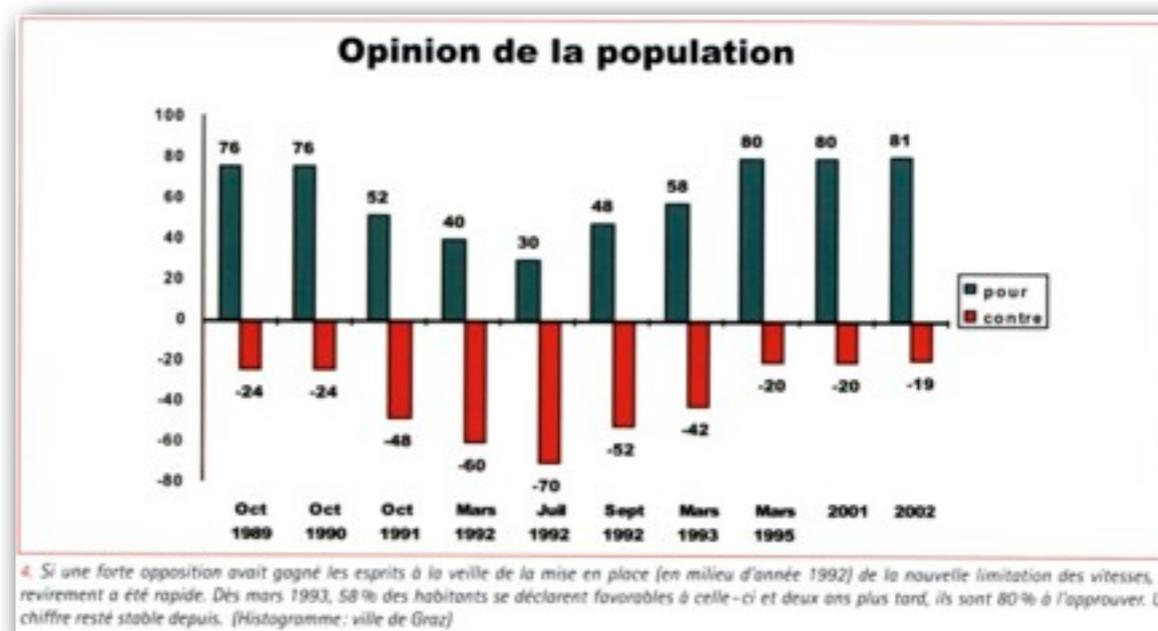
- **pas d'aménagements**
- **campagne d'information**
intensive, avec présence
sur le terrain
- **contrôle** : 317000 en
1997 (180000 dépassements)
- dès 2006 : contrôle par
une compagnie privée !



- 245'000 habitants
- Agglo 375'000
- 2ème ville d'Autriche
- **ville à 30 km/h**
sauf rues prioritaires

Caractéristiques:

- pas d'aménagements
- campagne d'information intensive, avec présence sur le terrain
- **contrôle** : 317000 en 1997 (180000 dépassements)
- dès 2006 : contrôle par une compagnie privée !



- 245'000 habitants
- Agglo 375'000
- 2ème ville d'Autriche
- **ville à 30 km/h**
sauf rues prioritaires

Caractéristiques:

- pas d'aménagements
- campagne d'information intensive, avec présence sur le terrain
- **contrôle** : 317000 en 1997 (180000 dépassements)
- dès 2006 : contrôle par une compagnie privée !



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)

- 245'000 habitants
- Agglo 375'000
- 2ème ville d'Autriche
- **ville à 30 km/h**
sauf rues prioritaires

Caractéristiques:

- pas d'aménagements
- campagne d'information intensive, avec présence sur le terrain
- **contrôle** : 317000 en 1997 (180000 dépassements)
- dès 2006 : contrôle par une compagnie privée !



- 245'000 habitants
- Agglo 375'000
- 2ème ville d'Autriche
- **ville à 30 km/h**
sauf rues prioritaires

Caractéristiques:

- pas d'aménagements
- campagne d'information intensive, avec présence sur le terrain
- **contrôle** : 317000 en 1997 (180000 dépassements)
- dès 2006 : contrôle par une compagnie privée !



- 245'000 habitants
- Agglo 375'000
- 2ème ville d'Autriche
- **ville à 30 km/h**
sauf rues prioritaires

Caractéristiques:

- pas d'aménagements
- campagne d'information intensive, avec présence sur le terrain
- **contrôle** : 317000 en 1997 (180000 dépassements)
- dès 2006 : contrôle par une compagnie privée !



Traffic Safety in Graz



20

Startup Costs (€)

- scientific consulting:	120.000
- campaigns:	25.000
• <u>preparation:</u>	<u>145.000</u>
- campaign:	45.000
- signposting:	100.000
- making:	95.000
• <u>introduction</u>	<u>240.000</u>
• <u>total costs:</u>	<u>385.000</u>



Danemark



Danemark



Danemark



Danemark



Danemark



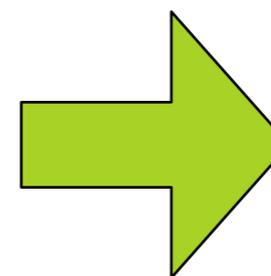




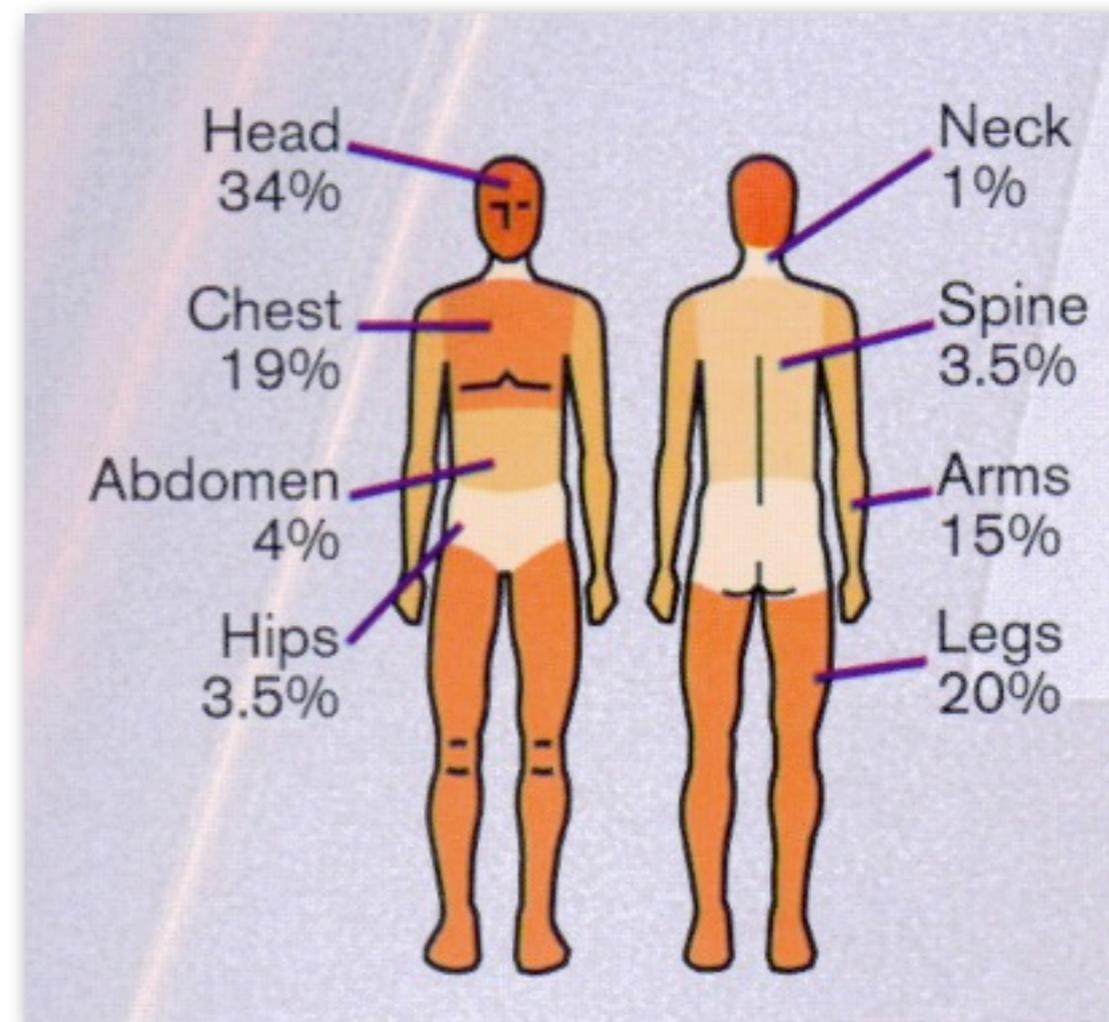


Révolution copernicienne 2

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



Agir sur la vitesse



Risque d'être tué :

- Cohabitation piétons/cyclistes - voiture : **+30 km/h**
- Collision latérale entre voitures: **+50 km/h**
- Collision frontale: **+70 km/h**





















GÅRD SGATA

Detta vägmärke innebär följande trafikregler:

- Gående får använda hela gatuområdet
- Fordon får föras i mycket låg fart
- Fordonsförare skall lämna gående företräde
- Parkering endast på särskilt markerad plats

- zones 30 et zones 60 incluses dans le programme national de sécurité routière **«Sécurité durable»**
- financement au kilomètre !
- énorme succès

(1ère zones 30
dès 1983)

[Pour en savoir plus](#)



Rotterdam



- zones 30 et zones 60 incluses dans le programme national de sécurité routière «**Sécurité durable**»
- Subventionnement au kilomètre de zone 30 !
- énorme succès (dès 1983) :
- **80% réseau urbain à 30**

- **Caractéristiques:**

pas de transit (**accès restreint**)

maximum 2 km² **OU** adapter rues environnantes

















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





Zones 60 :

En périphérie des villes et/ou entre villages

Habitation diffuse

Présence de cyclistes, piétons ou tracteurs

Photos : Chris Zwolle



Zones 60 :

En périphérie des villes et/ou entre villages

Habitation diffuse

Présence de cyclistes, piétons ou tracteurs

Photos : Chris Zwolle



Zones 60 :

En périphérie des villes et/ou entre villages

Habitation diffuse

Présence de cyclistes, piétons ou tracteurs

Photos : Chris Zwolle

Zones 60 :

En périphérie des villes et/ou entre villages

Habitation diffuse

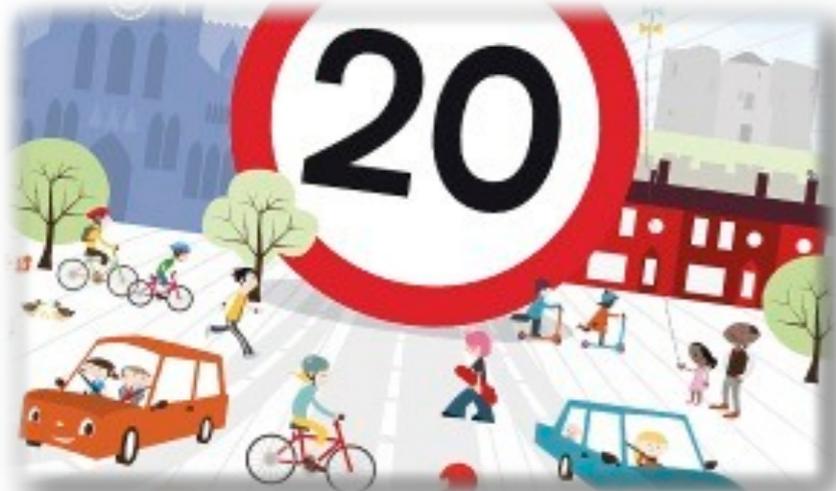
Présence de cyclistes, piétons ou tracteurs



Photos : Chris Zwolle

Habitants vivant dans une zone 30 : 8,2 millions

Source : 20's plenty for us



Photos : 20's plenty for us

Habitants vivant dans une zone 30 : 8,2 millions

Source : *20's plenty for us*



Photos : *20's plenty for us*

Habitants vivant dans une zone 30 : 8,2 millions

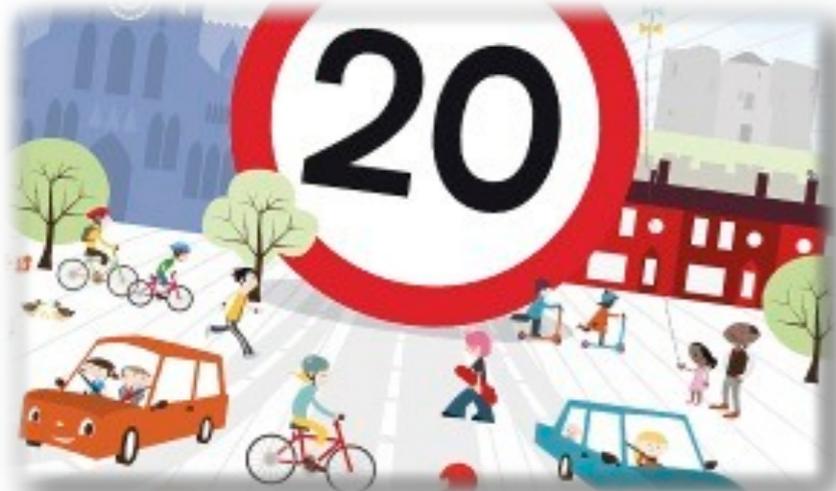
Source : *20's plenty for us*



Photos : *20's plenty for us*

Habitants vivant dans une zone 30 : 8,2 millions

Source : 20's plenty for us



Photos : 20's plenty for us







20 **30**

I'm seven times more likely to die if you hit me at 30mph.

*You could save a life.
It's slower for a reason.*

Lancashire
County Council

www.lancashire.gov.uk/20mph



























Quartiers (presque) sans voiture

- le Barrio Gràcia
- le Barrio Gotico (la vieille-ville touristique)
- El Raval
- le Barrio Chino
- La Ribera - barrio El Born
- Barrio del Poble Nou
-

Ramblas (axes piétonniers)

- la rambla (touristique)
- la rambla del Poble Nou
- la rambla del Raval
- la rambla del Mar
- + l'avenue «Diagonal»
- + le bord de mer (Barceloneta)

Répartition modale (circulation interne, sans pendulaire)

- **46%** à pied,
- 34% en transports publics
- seulement **18%** avec un véhicule motorisé privé.
- 35% avec les pendulaires

































[Pour en savoir plus](#)

Zone de rencontre à St Gall

Dossier «zones 30 européennes»

Dossier «Villes d'avenir»

www.rue-avenir.ch

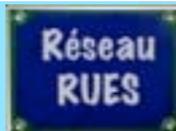
Alain.Rouiller@ate.ch



Oeuvre de Pipiloti Rist



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

Zone de rencontre à St Gall

Dossier «zones 30 européennes»

Dossier «Villes d'avenir»

www.rue-avenir.ch

Alain.Rouiller@ate.ch



Oeuvre de Pipiloti Rist



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

Zone de rencontre à St Gall

Dossier «zones 30 européennes»

Dossier «Villes d'avenir»

www.rue-avenir.ch

Alain.Rouiller@ate.ch



Oeuvre de Pipiloti Rist



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

Zone de rencontre à St Gall

Dossier «zones 30 européennes»

Dossier «Villes d'avenir»

www.rue-avenir.ch

Alain.Rouiller@ate.ch



Oeuvre de Pipiloti Rist



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

Zone de rencontre à St Gall

Dossier «zones 30 européennes»

Dossier «Villes d'avenir»

www.rue-avenir.ch

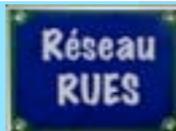
Alain.Rouiller@ate.ch



Oeuvre de Pipilotti Rist



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch