

## Tempo Zones 30 sur routes principales – le pour et le contre

### **Ruedi Häfliger**

dipl. Bauing. FH/Verkehringenieur,  
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg



Zone 30 sur routes principales – le pour et le contre ou  
quand une zone 30 sur route principale est-elle judicieuse?

Ruedi Häfliger, Verkehrsingenieur SVI  
Metron Verkehrsplanung AG und Dozent an der  
Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW

Projet de recherche SVI 2015/004:  
Zone 30 sur routes principales –  
Limites d'utilisation et implémentation (Date de finalisation  
2019)

## Raisons d'être d'une zone 30

Utilisations du sol	Sécurité et besoin de protection	Déroulement du trafic	Protection anti-bruit
Habitations	○		●
Ecoles et similaires	●	○	
Centres	●	●	○

Selon un arrêté du tribunal fédéral, les zones 30 sont en principe admises sur les routes principales et à orientation trafic.

# Une zone 30 sur route principale est-elle judicieuse?

A évaluer au cas par cas:

- A Nécessité?
- B Opportunité?
- C Acceptabilité?

## Nécessité (A) (art. 108, OSR)

- Accidents dus à des vitesses inadaptées?
- Situation dangereuse?
- Fluidité du trafic insuffisante?
- Seuils de bruit dépassés?

## Opportunité (B)

### Avantages d'une zone 30 sur route principale:

- Moins d'accidents
- Moins de blessés
- Réduction des dangers/risques
- Capacité de la route plus élevée
- Moins de nuisance sonores

## Opportunité (B2)

### Plus de sécurité par le biais d'une zone 30:

- Exemple Köniz (TJM -13%)
  - Accidents -35%
  - Blessés -40% (avant 15 blessés en 5 ans)
- Exemple Am Wasser (TJM -18%)
  - Accidents -62%
  - Blessés -100% (avant 11 blessés en 5 ans)

## Opportunité (B3)

### Amélioration du flux de trafic à l'aide d'une zone 30:

- Carrefours, ramifications et accès:  
augmentation de la capacité de 50% sur les accès
- Durée du parcours plus élevée:  
Ex. St. Imier    Heure de pointe    40-44 s → 44-45 s (+4 s)  
  Heure creuse                    39 s     → 41 s (+2 s)
- Durée du parcours réduite par la zone 30 avec  
déconstruction des passages pour piétons et principe de  
coexistence  
Ex. Köniz            avant            2.5 Min.  
  après            2.0 Min.

## Opportunité (B4)

### Réduire les nuisances sonores:

- Le niveau sonore continue diminue:
  - Ex. Lausanne, Av. Beaulieu, Essai zone 30 de nuit  
-3.1 dB(A)
  - Ex. Zoug, Grabenstrasse Essai  
-1 bis -2 dB(A) les jours ouvrables  
-3 bis -4 dB(A) en fin de semaine
- L'effet de gêne est réduit
  - Ex. Zoug: sensiblement moins de bruits distincts gênants (accélérations)

## Acceptabilité (C1)

### Inconvénients d'une zone 30 sur route principale:

- Nécessite d'une conduite attentive
- Perte de temps pour les TIM et les TP en cas de faible trafic (en dehors des heures de pointe)
- Coûts d'investissement
- Mesures pour accélérer les TP partiellement nécessaires

Ex. Bâle diverses lignes de TP:

Les pertes de temps peuvent être compensées par un rapport coût/efficacité moyen voire bon

## Acceptabilité (C2)

### Evaluer la proportionnalité:

La zone 30 est-elle la mesure permettant d'atteindre les objectifs avec le moins de restrictions possibles?

- Les objectifs peuvent-ils être atteints même partiellement à l'aide d'une zone 30 (appropriée) ?
- Les mêmes objectifs peuvent-ils être atteints à l'aide de mesures moins radicales (moyens moins contraignants) ?
- Les avantages attendus sont-ils raisonnables par rapport aux inconvénients ?

## Signalisation des zones 30 sur routes principales



Signal de zone

- Dans les centres de village, centres historiques etc.
- Intégré dans la zone 30 (limitrophe)



Signal sur tronçons  
de route

- Signalisation seule  
(pas encore de marquage)
- Avec plaque complémentaire (Ex. bruit nocturne)
- Signal variable (Ex. période scolaire)

## Mesures pour les zones 30 sur routes principales

Indépendamment de la signalisation de zone ou de tronçon:

- Les passages pour piétons peuvent-être laissés
- La priorité de droite ne doit pas être introduite
- Le début et la fin de zone doivent-être identifiables
- Le marquage «Zone 30», 30 devrait-être possible sur les tronçons de route
- Mesures constructives:  
le moins possible / autant que nécessaire  
dépendent de l'espace routier, du caractère de la route

# Traversée du village, Olsberg AG, TJM 1'500



# Traversée du village, Disentis GR, TJM 5'000



# Strassburgerallee, Basel BS, TJM 5'000



# Traversée du village, Riva San Vitale TI, TJM 6'000



# Centre du village, Aubonne VD, TJM 6'000



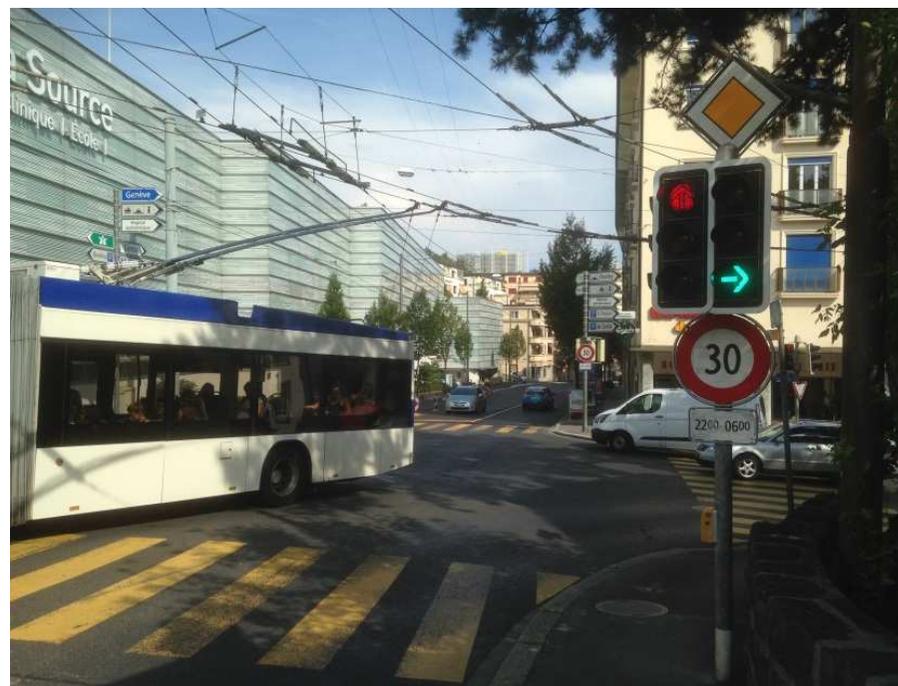
# Bahnhof-/Axenstrasse, Brunnen SZ, TJM 7'000



# Stansstaderstrasse, Stans NW, TJM 8'000



# Avenue de Beaulieu, Lausanne VD, TJM 17'000



# Grabenstrasse, Zug, TJM 15'000



# Schwarzenburgstrasse, Köniz BE, TJM 17'000



## Acceptabilité

- Grande acceptabilité
  - Exemples: Köniz, Horw
  - Lausanne: Essai avec démarche de relations publiques
- Faible acceptabilité
  - Essais sans succès: Rothenburg, St. Imier
  - Où les objectifs de sécurité ne sont pas identifiables
  - Où l'image de l'espace routier est dominé par la chaussée
  - Crainte du trafic d'évitement
  - Peur des autobus

## Autres avantages des zones 30 dans la conception des routes

- Plus de marge de manoeuvre dans le profil en travers
- Distance de visibilité plus courtes: Plus de places de parc
- Effet séparateur moindre pour la mobilité piétonne
- Eventuellement pas de bande cyclable nécessaire
- Moins d'émissions polluantes

## Conclusions provisoires

- Chaque tronçon doit être étudié au cas par cas
  - Les routes à orientation trafic peuvent faire l'objet d'une zone 30
  - Le tronçon zone 30 doit être identifiable : Introduire un marquage au sol
- Objectiver le thème!



Merci de votre attention

---

metron

# Infoblock

Projektnummer: 170023003  
Projekt: Artikel/Vorträge  
Sitzungsthema: Sistra-Fachtagung 2018  
Sitzungsdatum/-zeit: 6.11.2018  
Bearbeitung: HAE/MA  
Dokumentenpfad: F:\daten\IM7\00-230-  
03\_Artikel\_Vortraege\2018\181106\_Sistra\_T30\_auf\_Hauptstrassen\_HAE\prae\_sistra\_t30\_HVS\_181106.pptx