

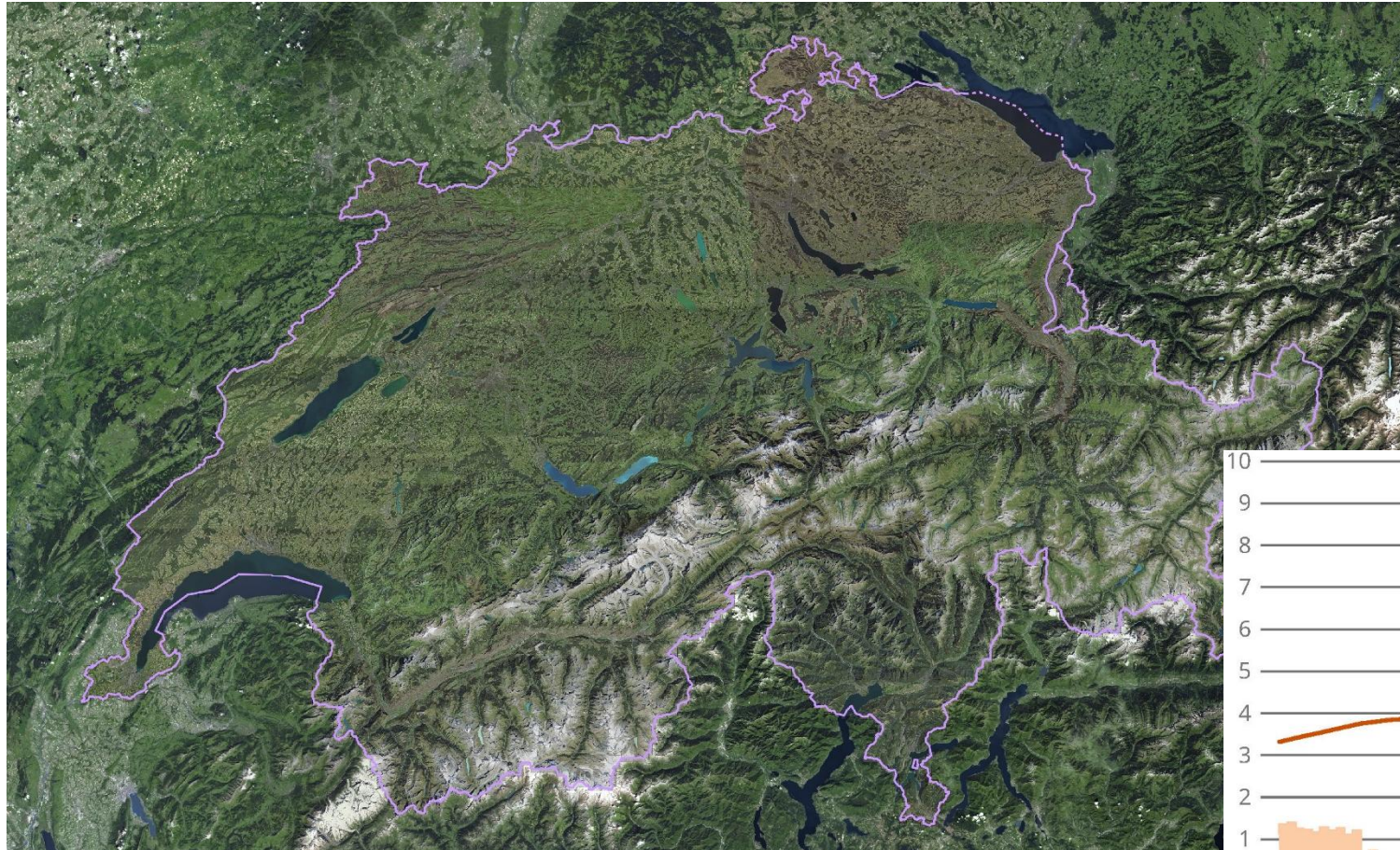
Conférence des villes pour la mobilité
Colloque d'automne 2025
30 km/h sur les axes principaux : chiffres, projets, propositions

Comment les vitesses réduites contribuent à l'efficacité du système de transport

Benoît Ziegler
Associé du bureau mrs partner sa
Co-président SVI

1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Le nombre de personnes en Suisse augmente considérablement

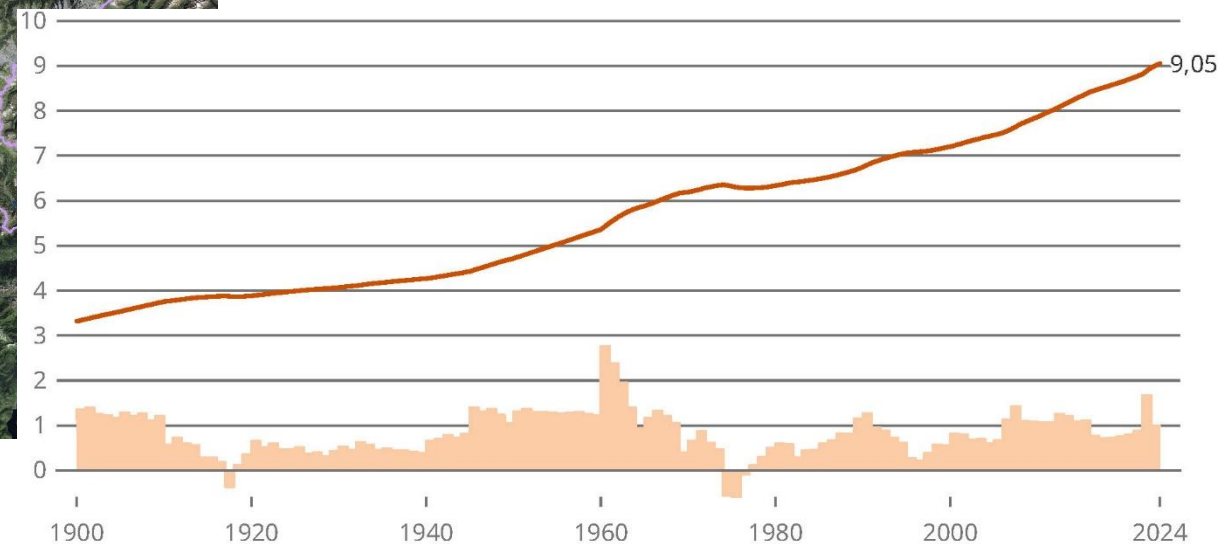


Accroissement et effectif de la population

■ Taux d'accroissement, en % ■ Effectif de la population au 31.12., en millions

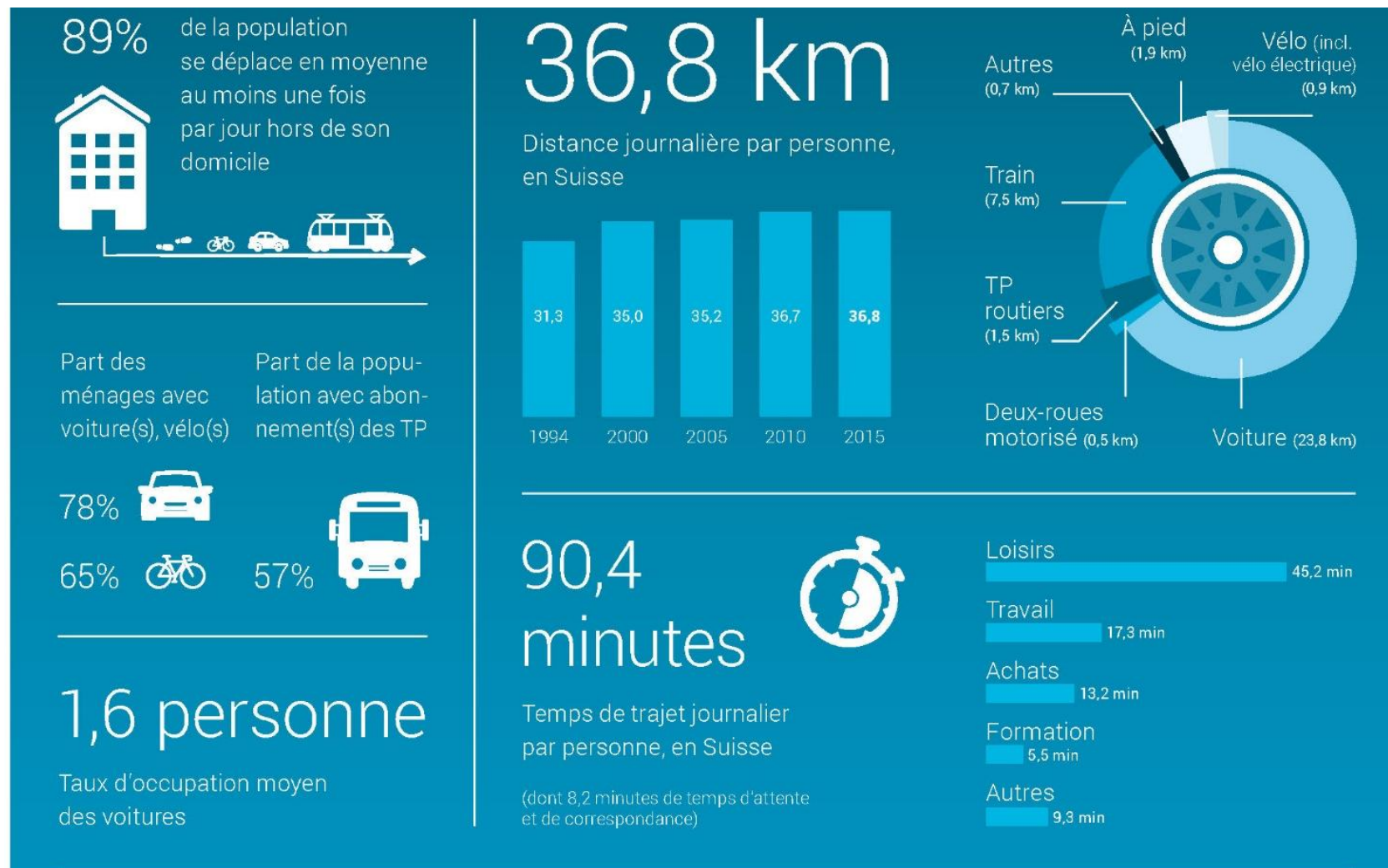
État des données: 28.05.2025
Source: OFS – ESPOP, RFP, STATPOP

gr-f-01.02.04.05-su
© OFS 2025



1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Et nous sommes friand de mobilité... principalement motorisée et individuelle



Source : Microrecensement mobilité et transport (MRMT) 2015

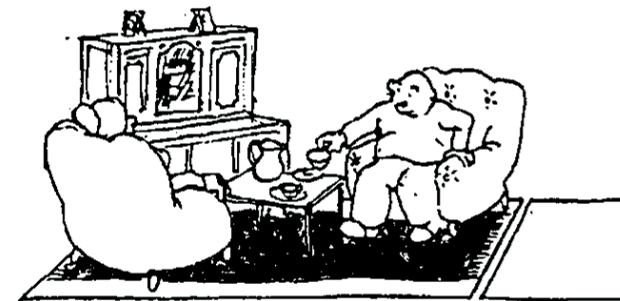
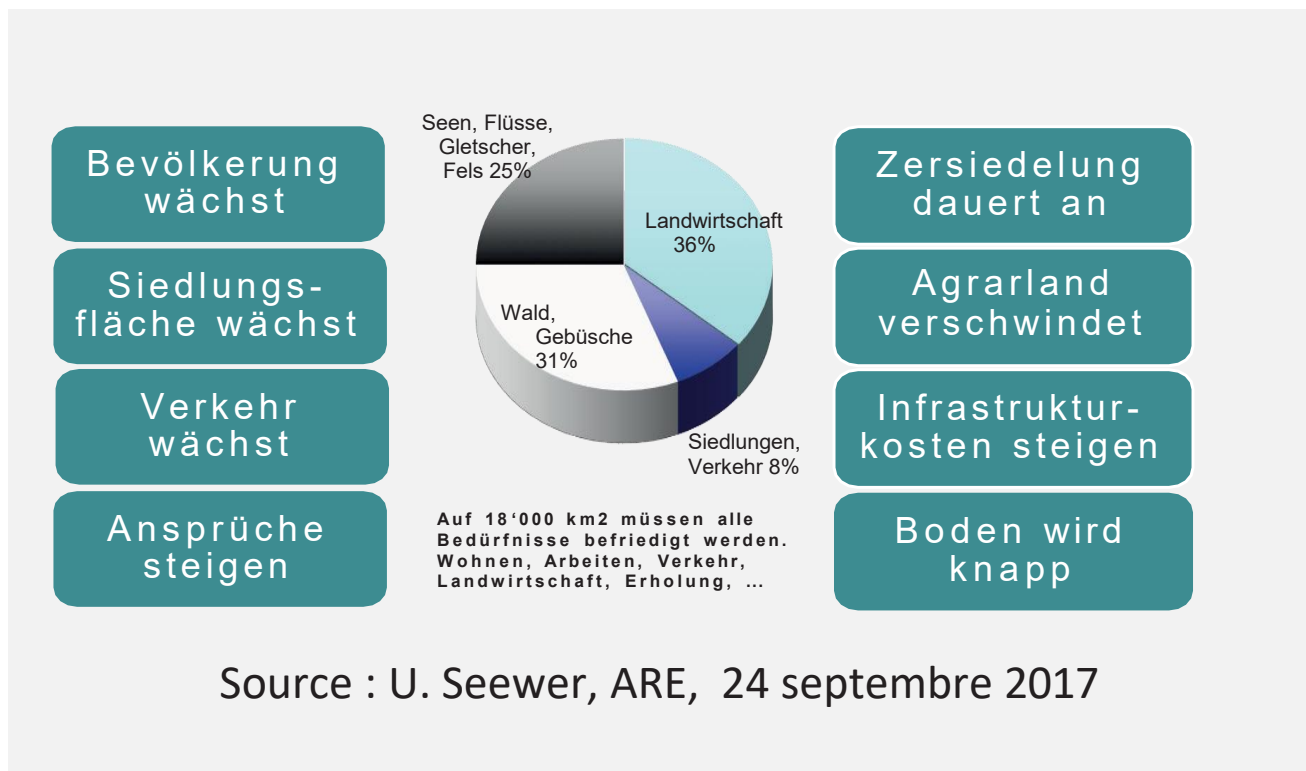
1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Une réponse possible : le développement d'infrastructures («répondre à la demande»)

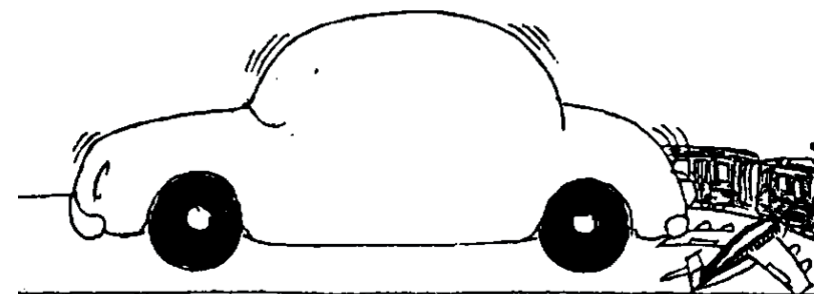


1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Mais il y a des limites physiques : le territoire n'est pas extensible.



ca. 50 m²



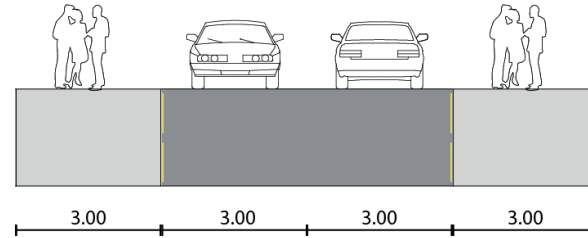
ca. 150 m²

Pour chaque m² de surface de bâtiments d'habitation, on consomme en Suisse ~3 m² de surface pour les infrastructures de transport !

85% des surfaces de transports sont des routes

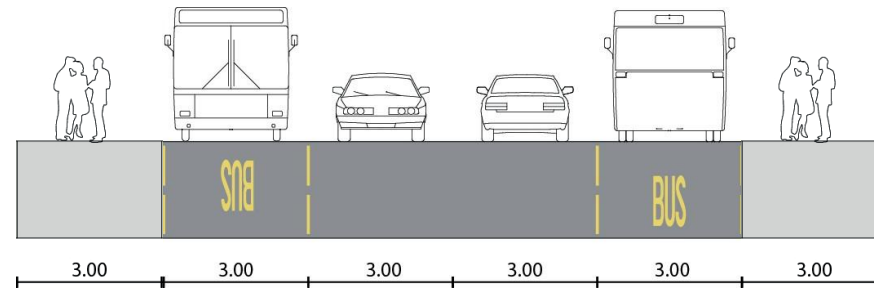
1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Mais il y a des limites physiques : la largeur des routes non plus.



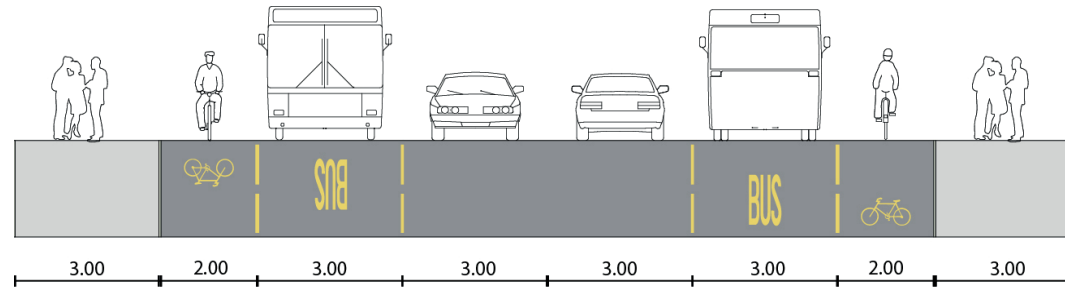
1. Limites ? Quelles limites ?

Mais il y a des limites physiques : la largeur des routes non plus.



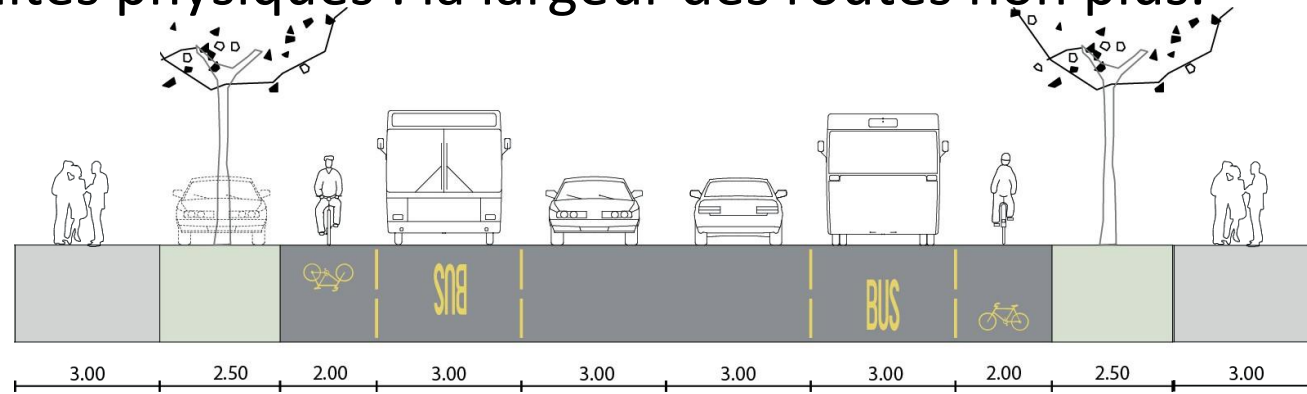
1. Limites ? Quelles limites ?

Mais il y a des limites physiques : la largeur des routes non plus.



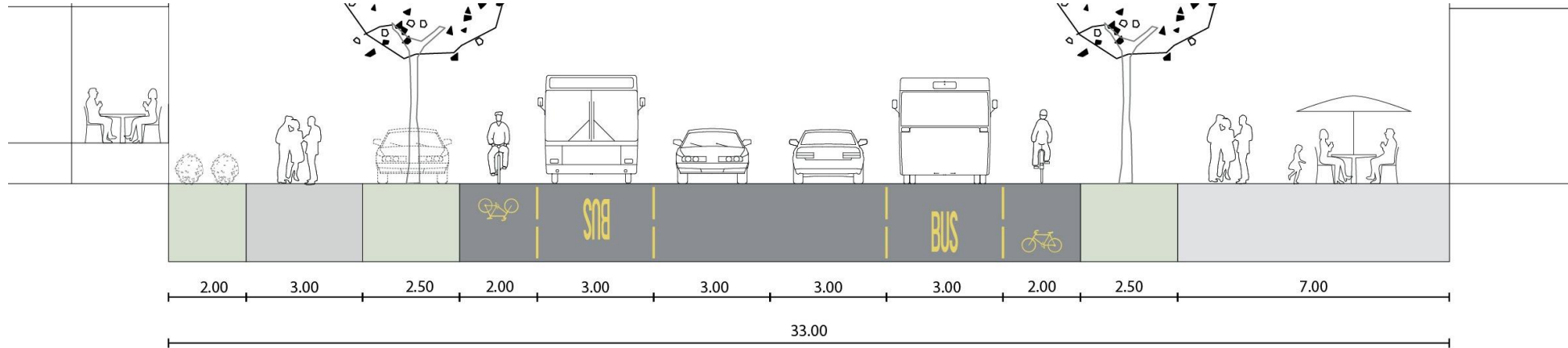
1. Limites ? Quelles limites ?

Mais il y a des limites physiques : la largeur des routes non plus.



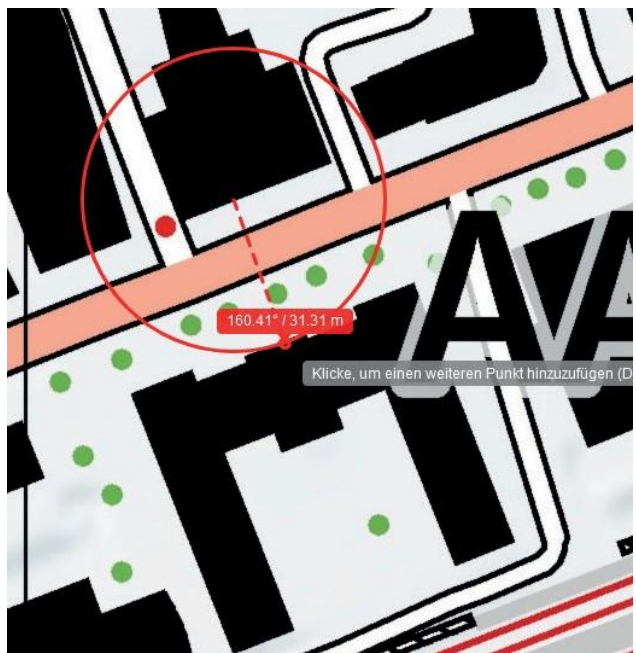
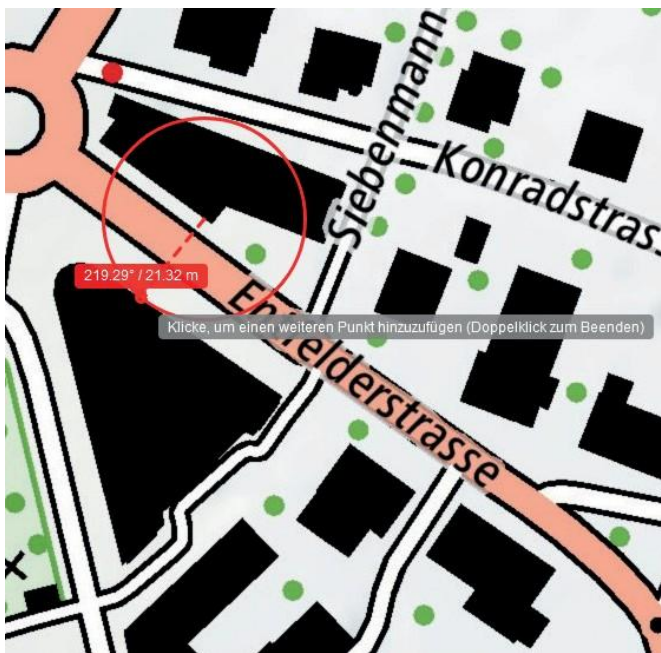
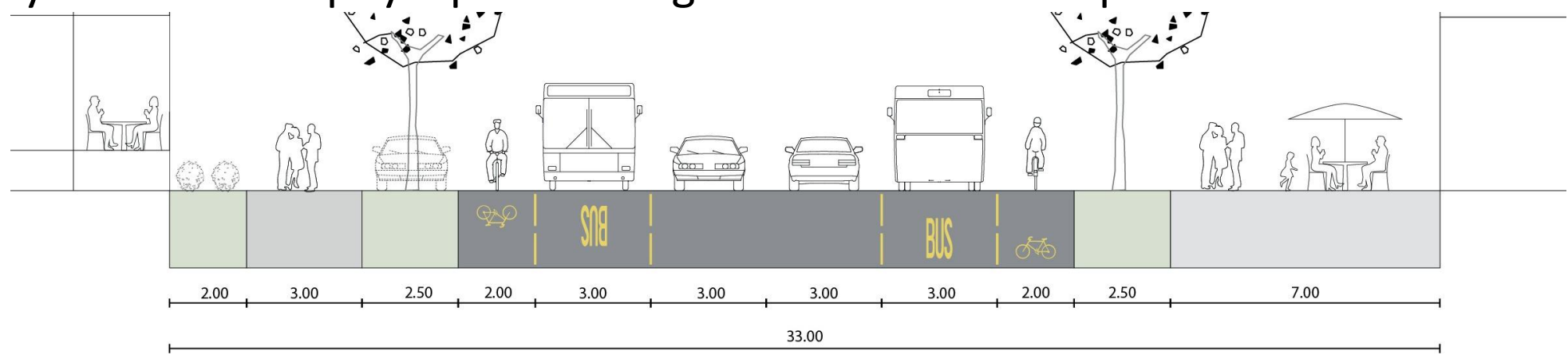
1. Limites ? Quelles limites ?

Mais il y a des limites physiques : la largeur des routes non plus.



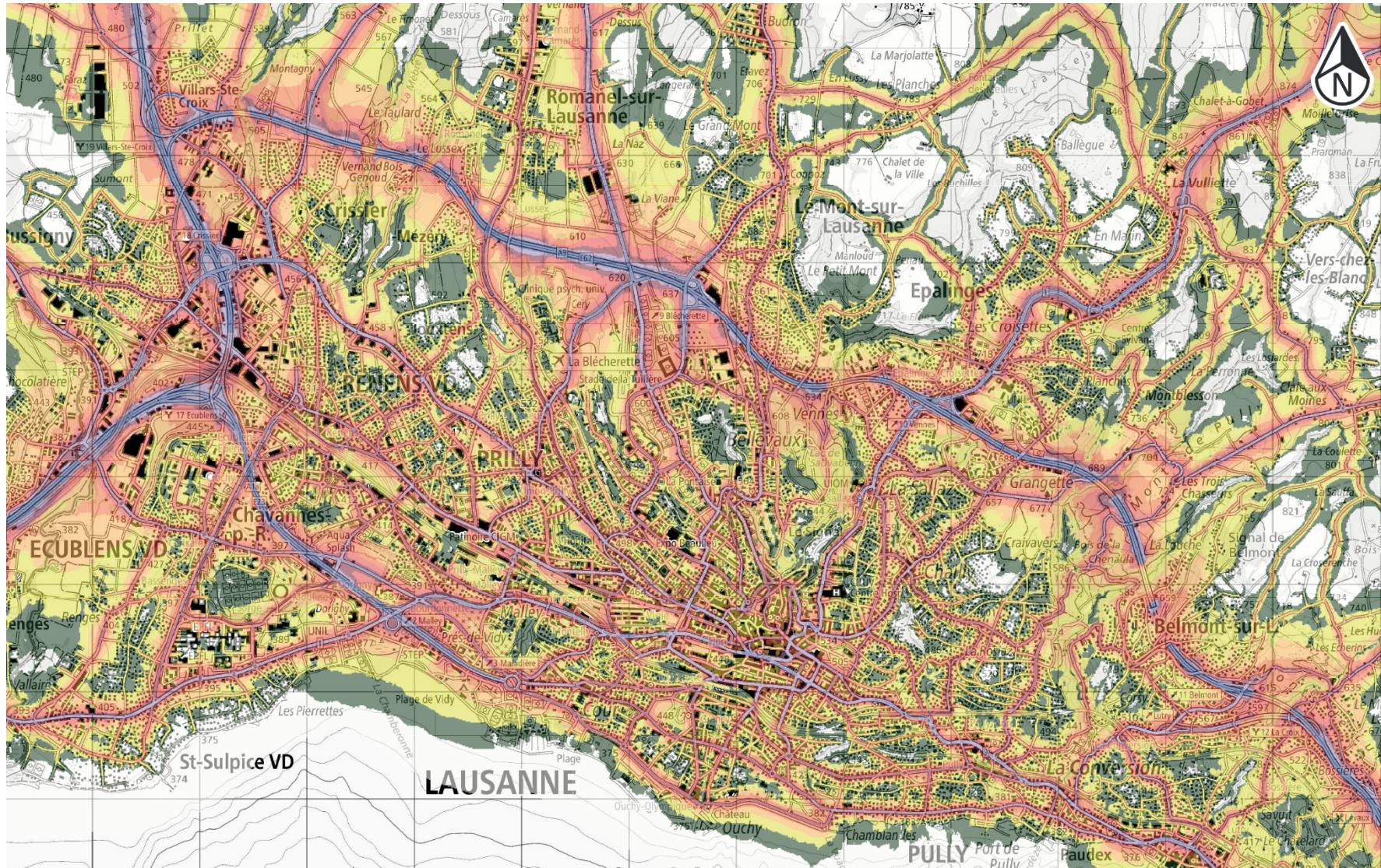
1. Limites ? Quelles limites ?

Mais il y a des limites physiques : la largeur des routes non plus.



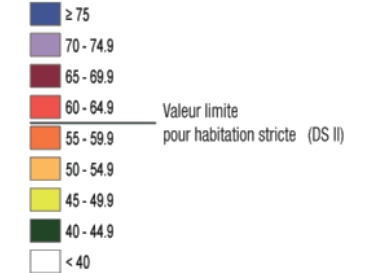
1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Mais il y a des limites physiques : le bruit est un problème de santé publique



Bruit du trafic routier jour

Niveau d'évaluation L_r [dB(A)] (06:00 - 22:00)



1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

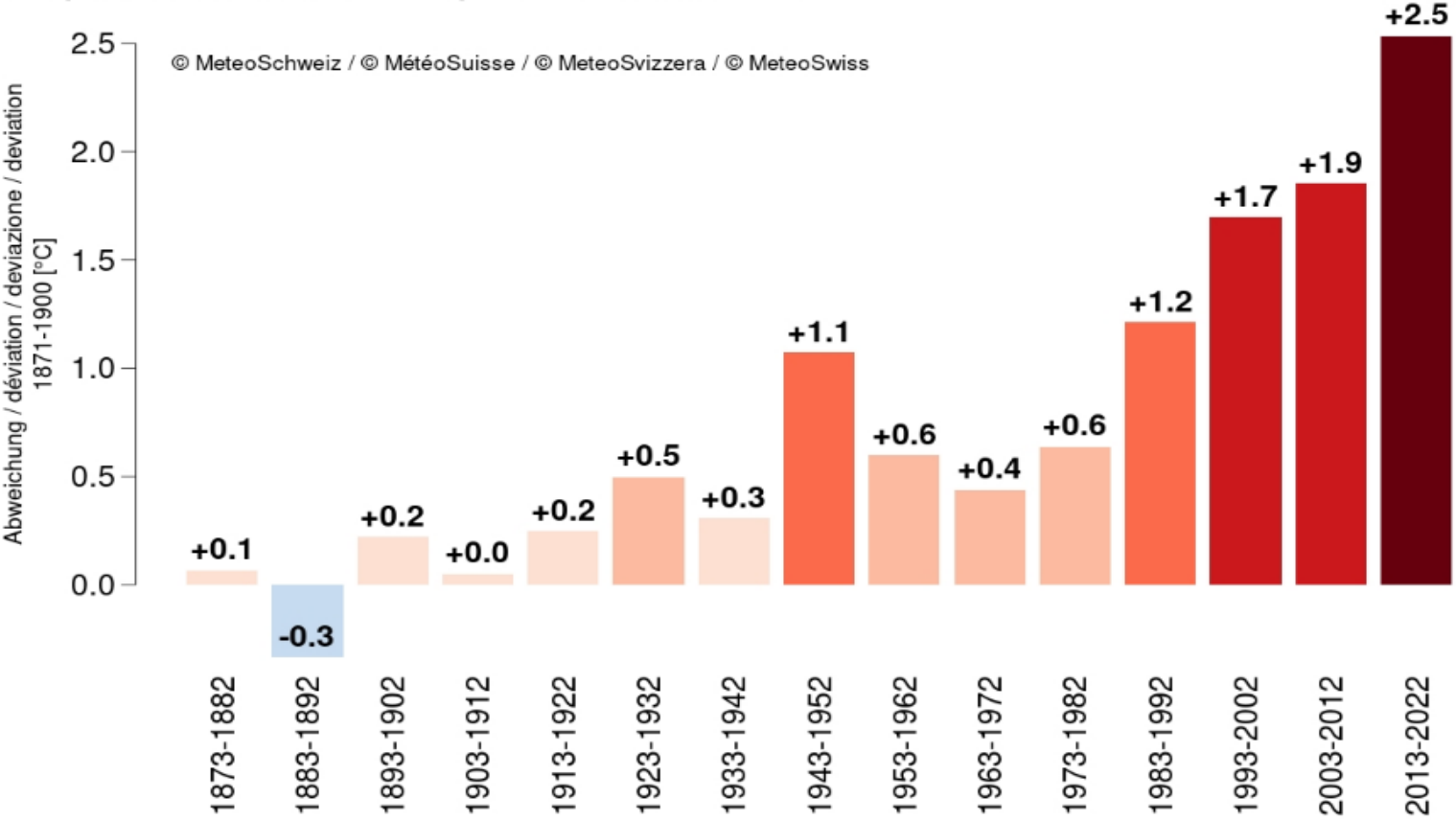
Mais il y a des limites physiques : le bruit est un problème de santé publique
... et la construction de murs n'est pas toujours souhaitable



1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Mais il y a des limites physiques : climat et gaz à effet de serre

Temperatur in der Schweiz / Température en Suisse
Temperatura in Svizzera / Temperature in Switzerland

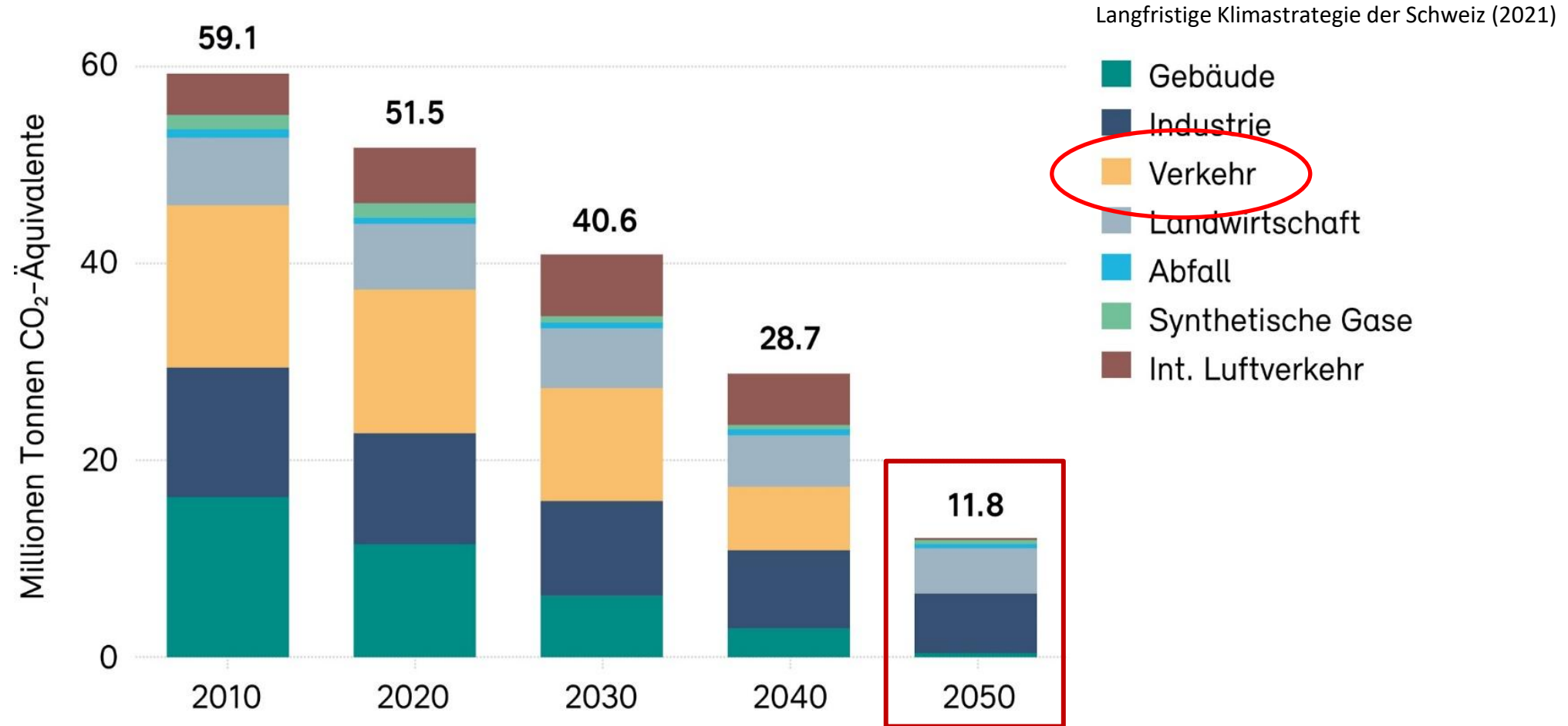


Global: +1,45° Celsius

Source : Burkhard, 2024

1. Quels défis doit relever la planification des transports ?

Mais il y a des limites physiques : climat et gaz à effet de serre



Source : Burkhard, 2024

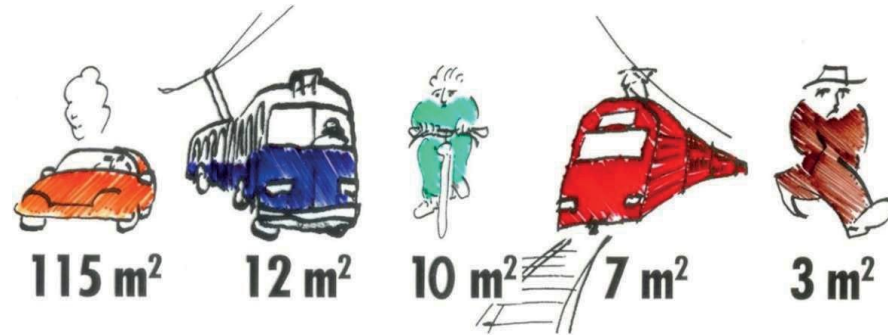
2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?



Source : <https://www.arnoldskeys.com/about-us/blog/letting-is-too-complex-not-to-see-professional-help/>

2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Augmenter l'efficacité des transport : efficacité surfacique

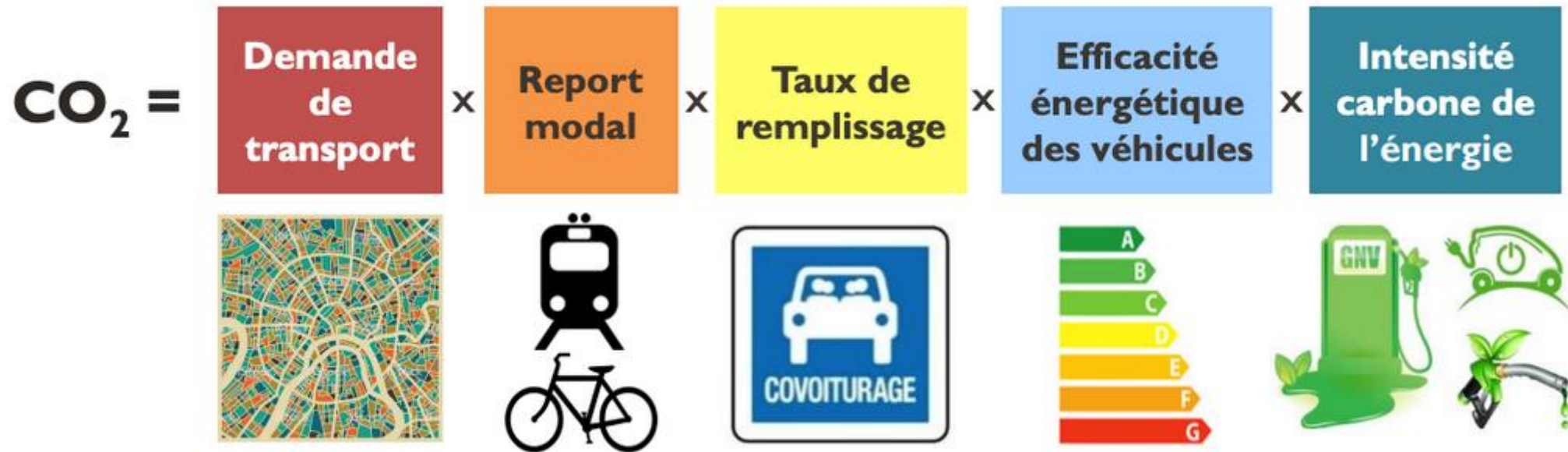


Flächenverbrauch der Verkehrsmittel, umgerechnet in m² pro bewegter Person

Source : Ville de Zürich

2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

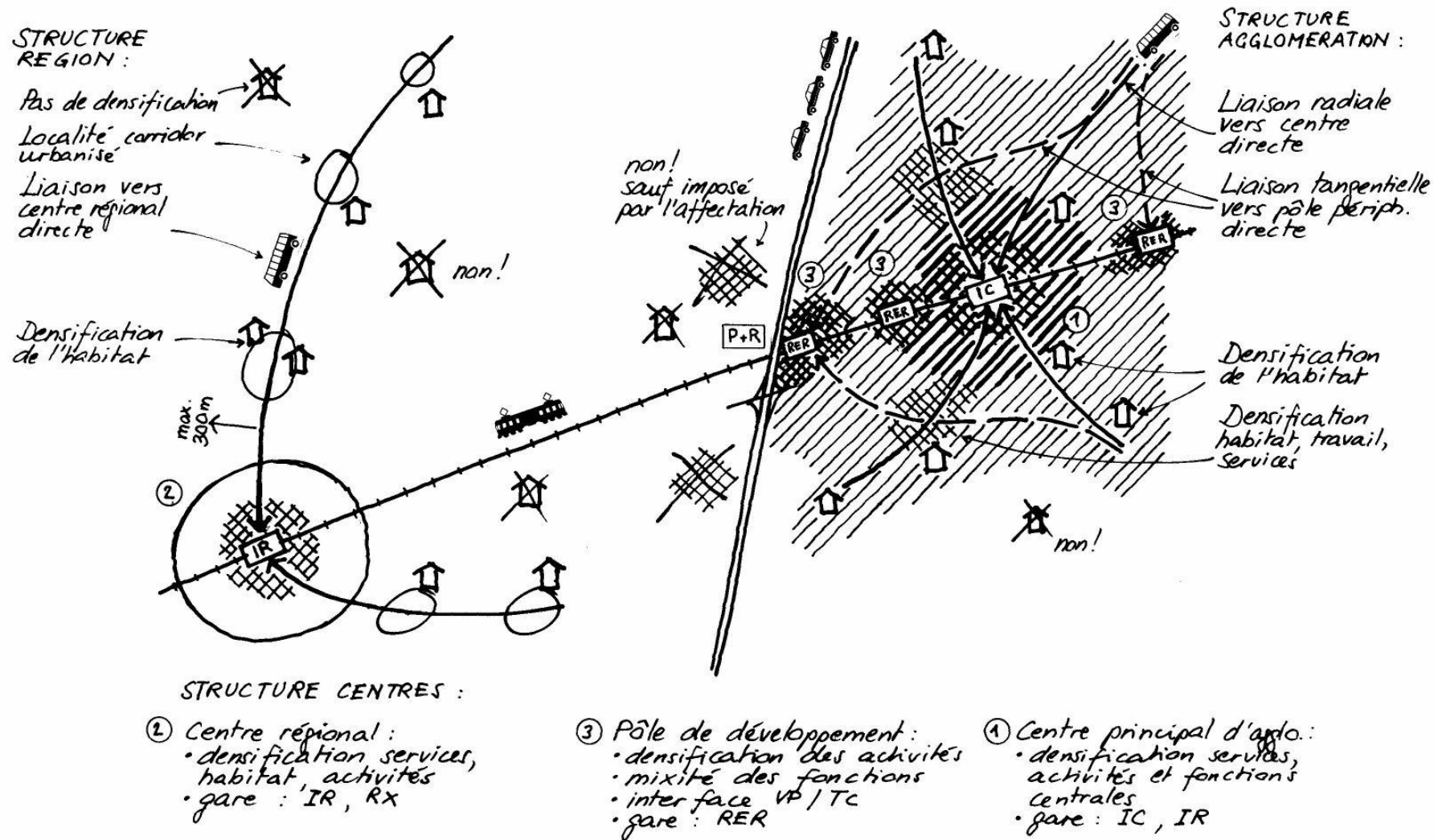
Augmenter l'efficacité des transport : efficacité énergétique



Source : www.carbone4.com/analyse-mobilite-sobriete-aurelien-bigo

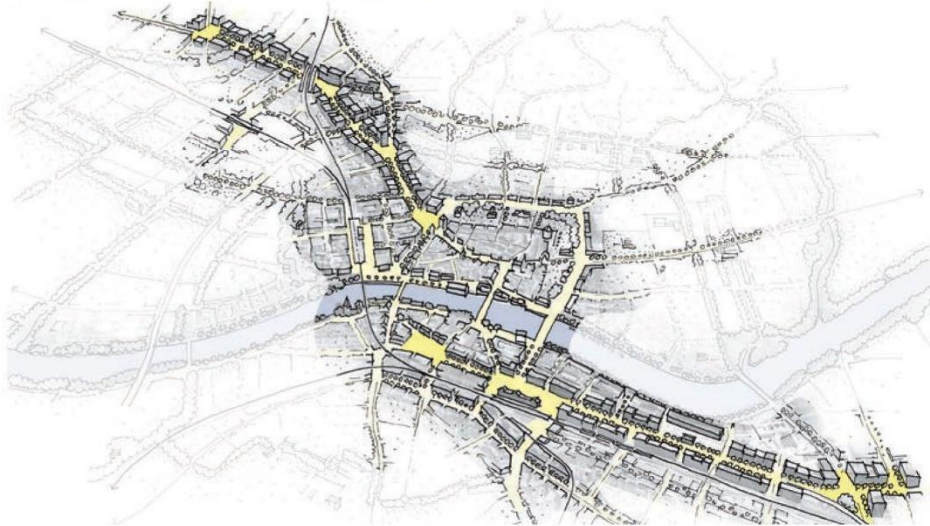
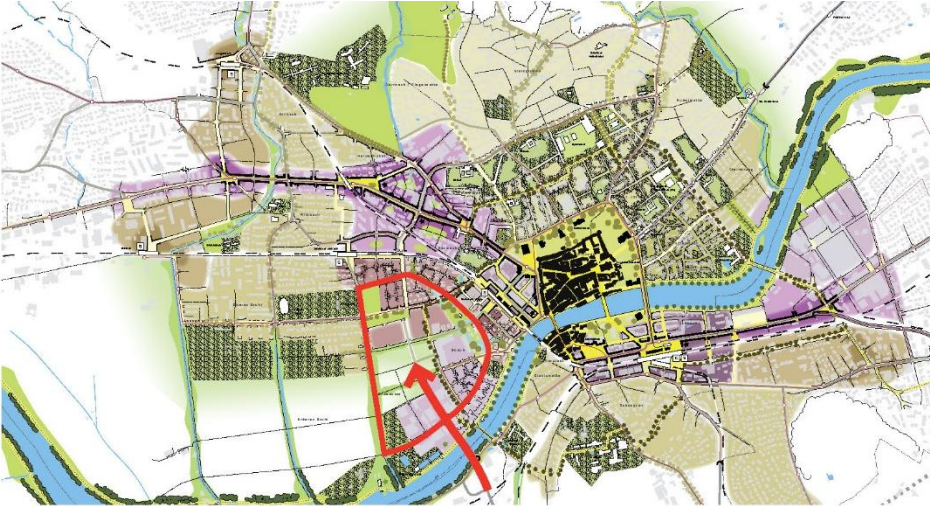
2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Coordonner structure urbaine et accessibilité, lutter contre la dispersion

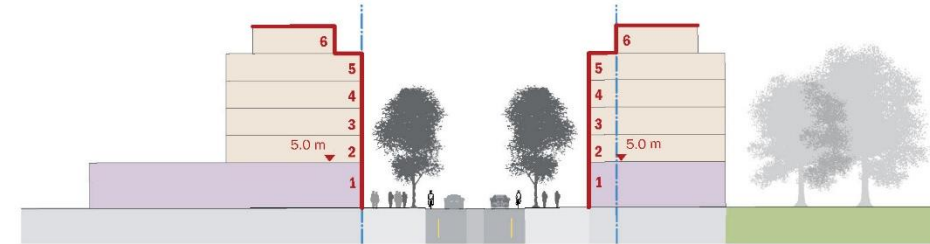


2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Développer les TP et des quartiers denses et mixtes

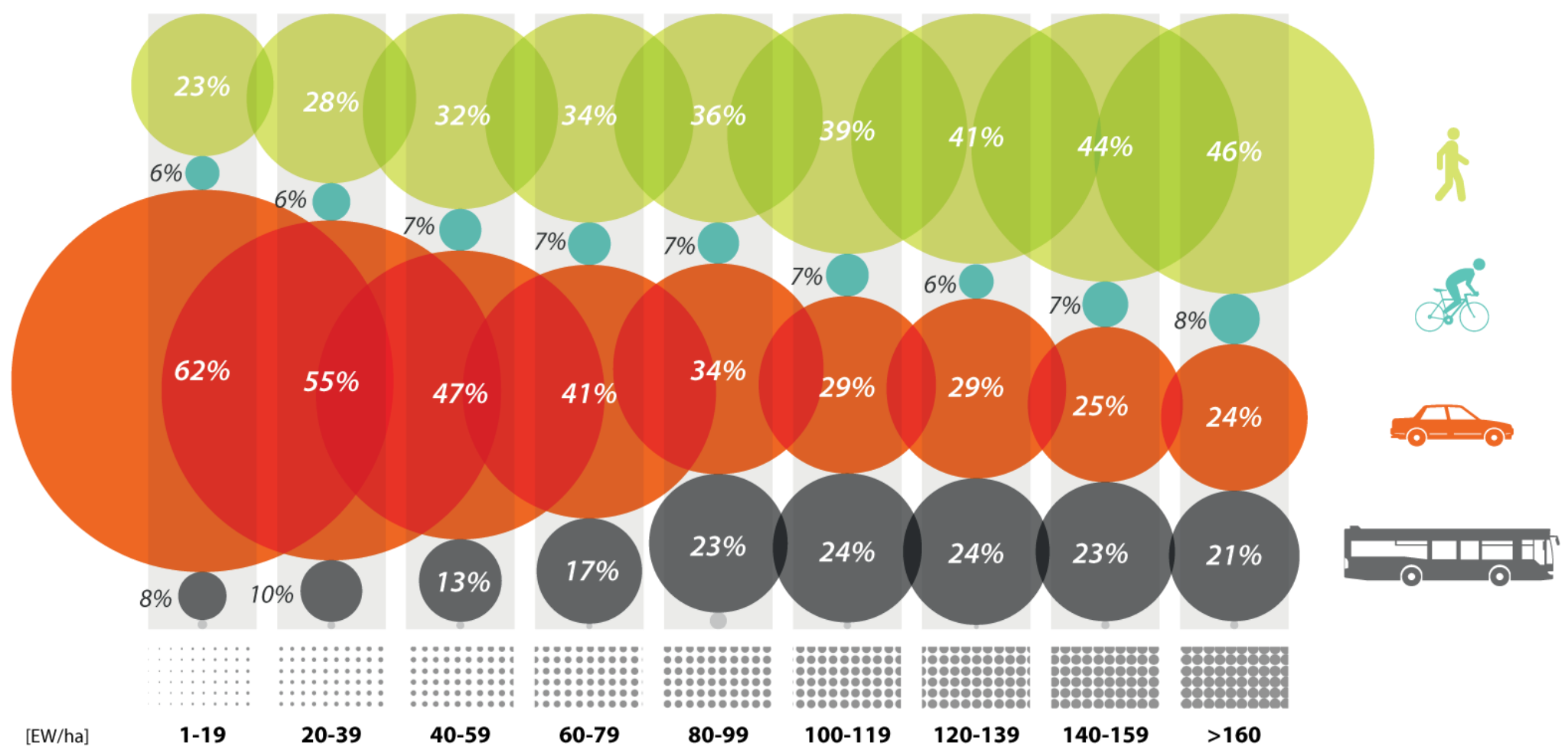


Soleure, urbaniser 17 ha en périphérie ou densifier la ville existante à proximité des TP ?



2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

La ville dense et mixte comme garante du report modal

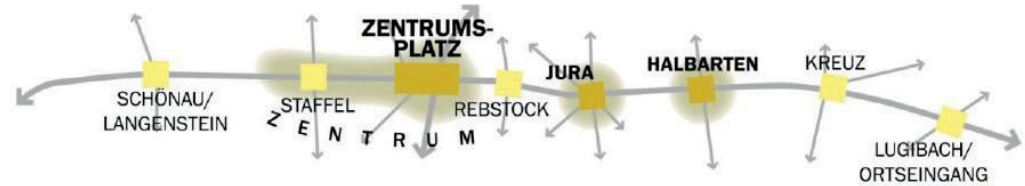


2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

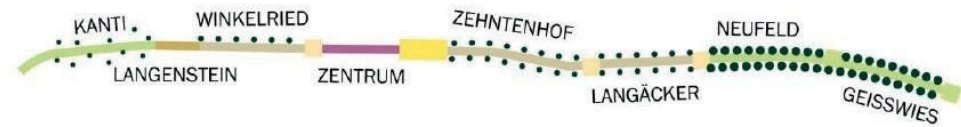
Mener une réflexion spécifique et appropriée à chaque lieu



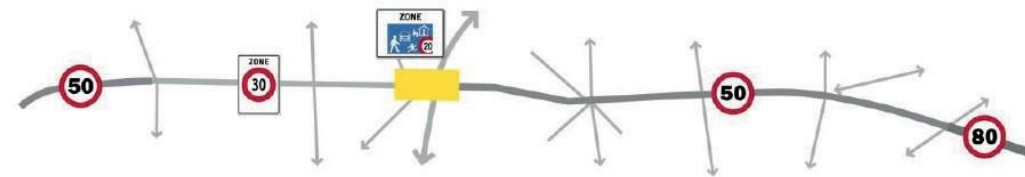
Plätze und Verknüpfung



Abschnitte mit Bepflanzung



Verkehrsregime und Geschwindigkeiten



Source : "Integrale Förderung des Fussverkehrs"
Thème prioritaire SVI "Avenir à pied"
5. März 2020
Rupert Wimmer



2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Redonner la priorité aux usages locaux : dans les centres

Schwarzenburgstrasse, Köniz



2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Redonner la priorité aux usages locaux : dans les quartiers

Josephstrasse, Kreis 5, Zürich



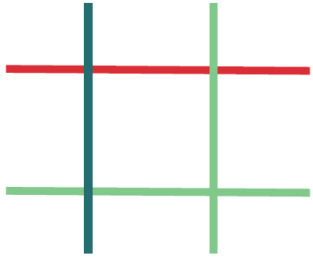
Avant



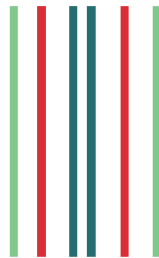
Après

2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Favoriser la mixité plutôt que la séparation (dans les villes, la place manque)



Un itinéraire
spécifique pour
chaque mode



Une voie séparée
pour chaque
mode



Cohabitation
entre les modes



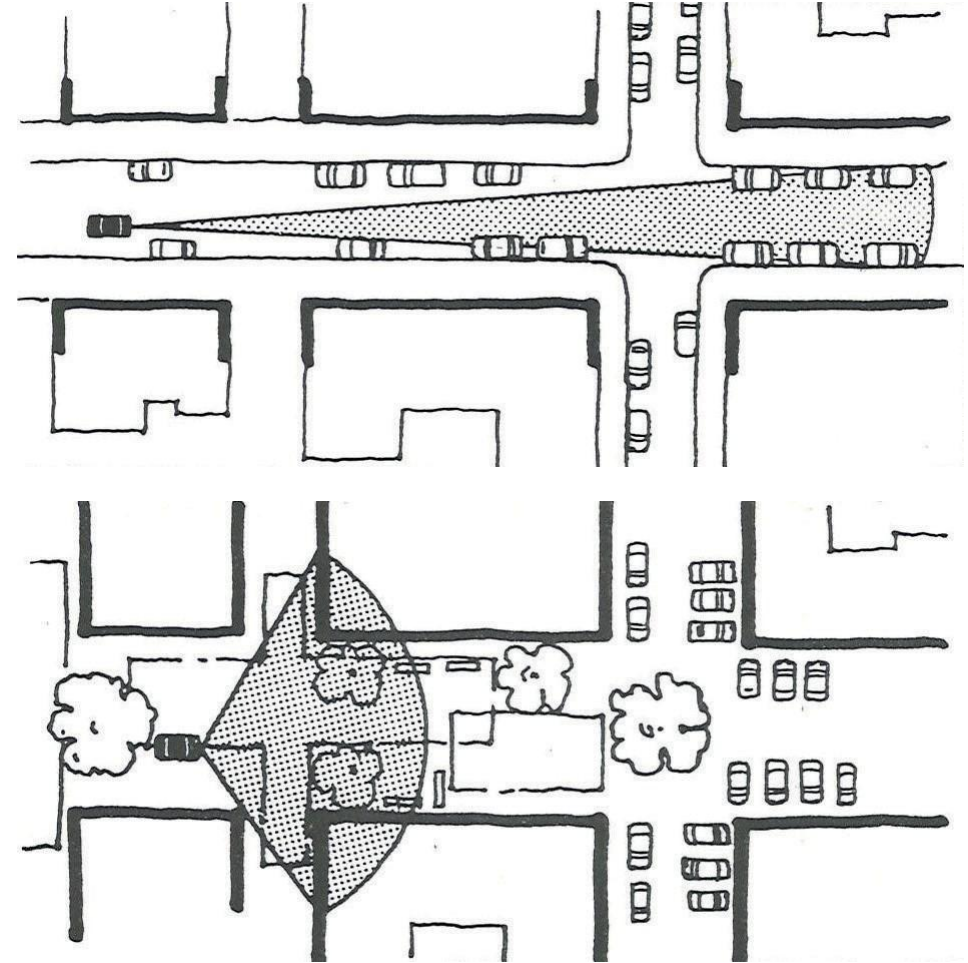
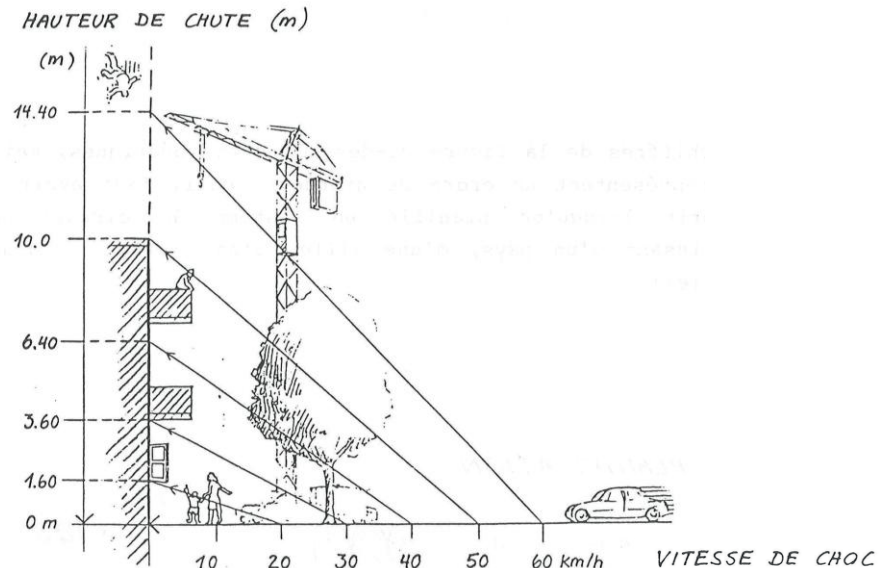
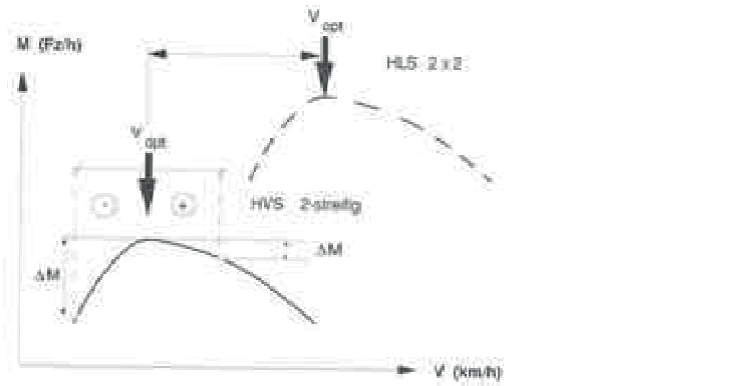
Seftingenstrasse, Köniz



2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Et donc, abaisser les vitesses !

**Fundamentaldiagramm
bei optimaler Geschwindigkeit v_{opt} (HVS ca. 35km/h)
grösste Verkehrsmenge M**



2. Quelles orientations et mesures peuvent-elles être appliquées ?

Ce qui fonctionne également sur les routes nationales

09.10.2025 | 0 Commentaires | dans Données, Infrastructure | par Michelle Klein

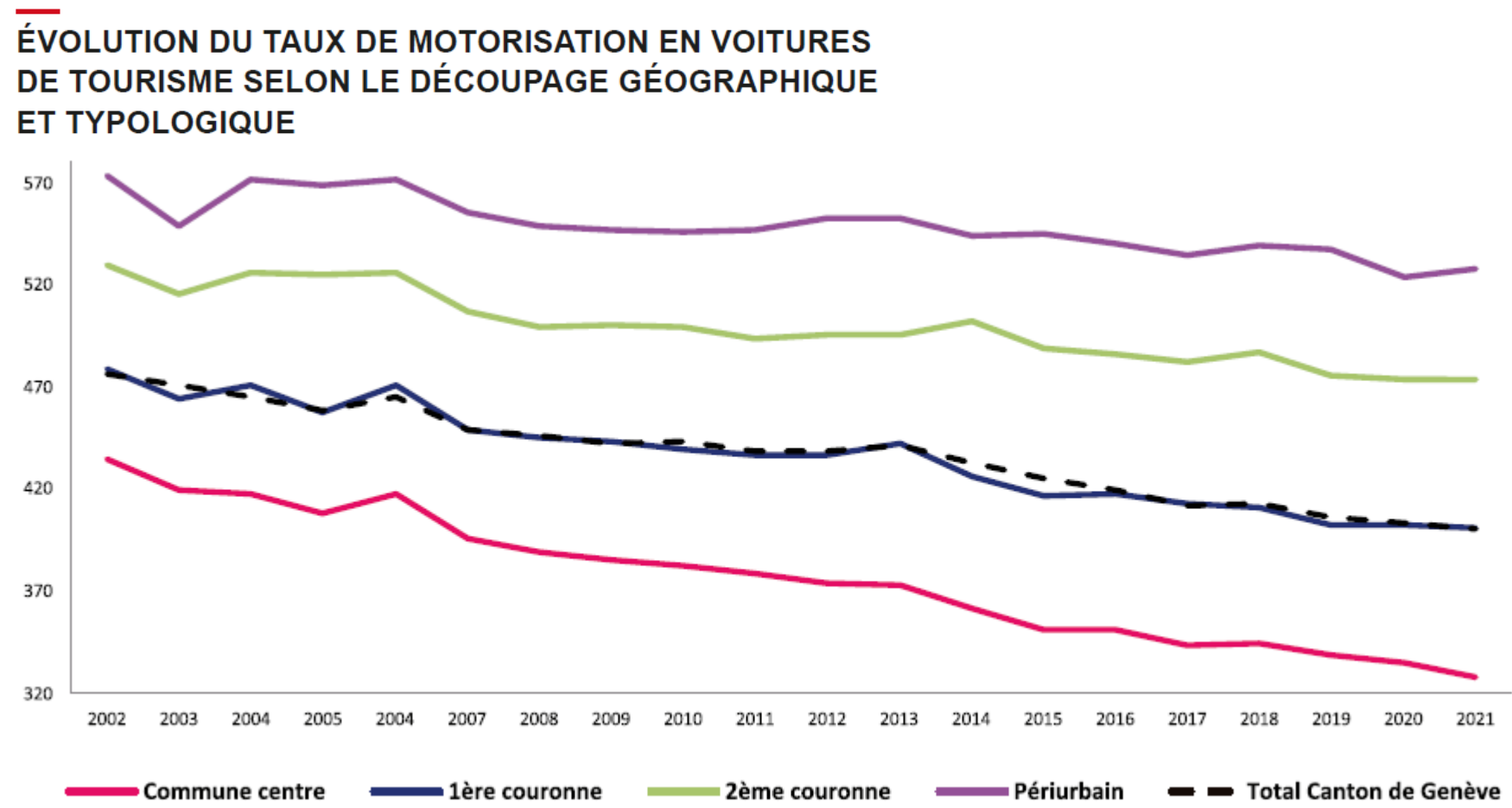
Réduire la vitesse maximale autorisée pour lutter contre les ralentissements

La limitation temporaire de la vitesse à 80 km/h sur l'autoroute aux heures de pointe fait grand bruit actuellement. Si cette mesure semble avoir pour corollaire de « rouler plus lentement », son objectif est clair : harmoniser le flux de circulation et ainsi éviter les embouteillages. Le tronçon entre Zurich-Wollishofen et Pfäffikon (SZ) sur l'A3, doté d'un système actif d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger (HV-AD), sert d'exemple pour en expliquer le fonctionnement.

Source : blog.astra.admin.ch

3. Etat des lieux, quelques exemples

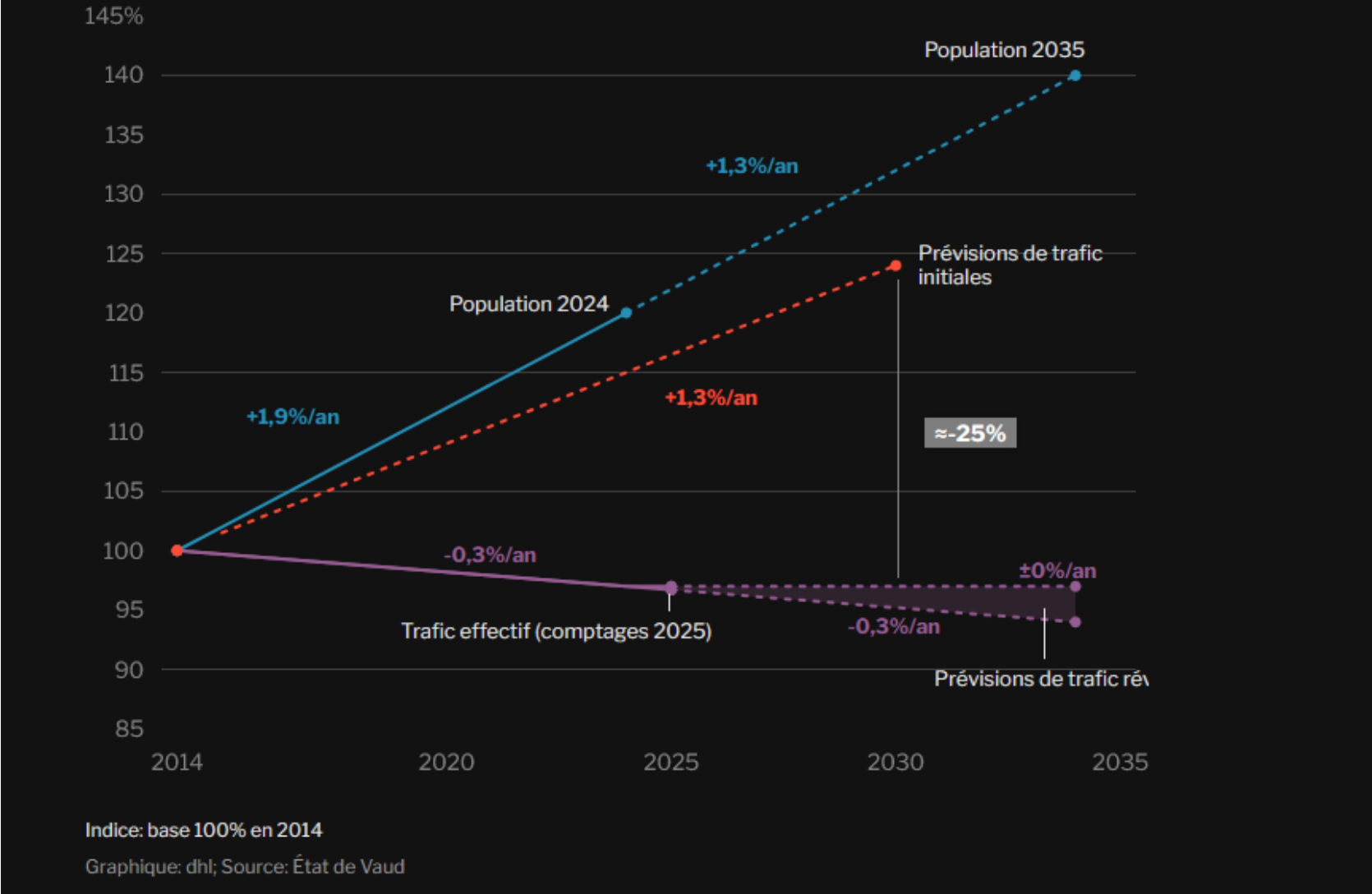
Evolution du taux de motorisation, exemple de Genève



Source : Annuaire statistique des transports, Canton de Genève, 2022

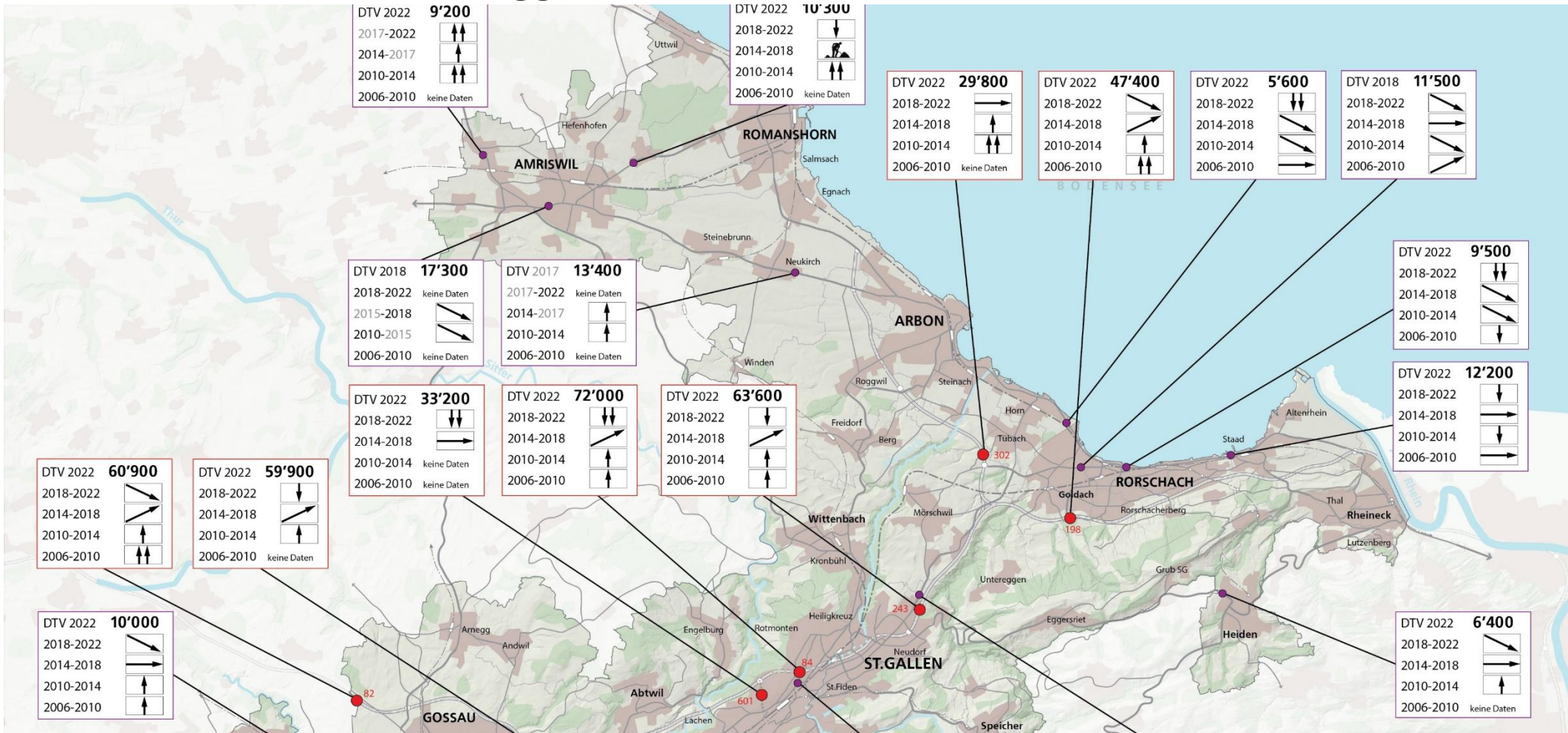
3. Etat des lieux, quelques exemples

Evolution du trafic dans les couronnes suburbaines, exemple ouest lausannois



3. Etat des lieux, quelques exemples

Evolution du trafic dans l'agglomération de St.Gall



Source : Projet d'agglomération St.Gallen – Bodensee, 5è génération

4. Synthèse

L'évolution du système de transports vers plus d'efficacité est une nécessité

C'est au travers d'une panoplie de mesures que cette évolution est possible

Elle est d'ailleurs en cours

L'abaissement des vitesses est une mesure concrète s'insérant dans cette dynamique

Elle est utile, mais également nécessaire pour l'atteinte de nombreux objectifs (sécurité, bruit, atteinte de la neutralité carbone, coexistence, qualité de vie)

Conférence des villes pour la mobilité
Colloque d'automne 2025
30 km/h sur les axes principaux : chiffres, projets, propositions

Merci !