



Kanton Basel-Stadt

Quand est-ce que l'exception devient la règle? Le concept du 30 km/h à Bâle-Ville

Conférence des villes pour la mobilité, 5 juillet 2013

Département des travaux publics et des transports

Dr. Hans-Peter Wessels, Directeur

Alain Groff, Directeur de l'Office pour la mobilité



Contenu

Situation de départ:

Pourquoi continuer à développer les zones à 30 km/h à Bâle?

Regard rétrospectif et prospectif:

Ce qui s'est passé jusqu'ici et comment cela peut continuer...

Débat politique et mise en œuvre:

Unanimité, contestation, résistance, problèmes?





Situation de départ: pourquoi continuer à développer les zones à 30 km/h à Bâle?



Situation bâloise

Répartition modale à Bâle
(selon le microrecensement 2010)

			
37 %	16%	27%	18%





Situation bâloise

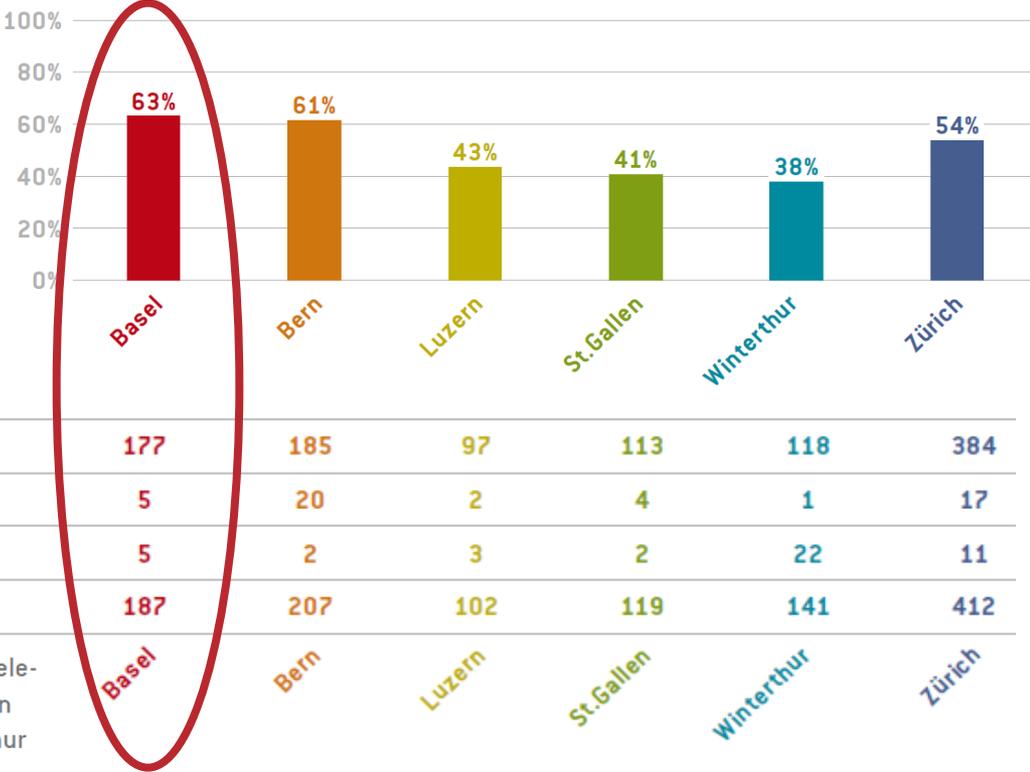
Comparaison des villes dans le domaine de la mobilité: Domaines où le trafic a diminué

– Conclusion pour Bâle:

Faible densité de réseaux de rues et haute proportion de rues «calmées»

⇒ Pourquoi Bâle n'est-elle pas satisfaite des acquis?

Illustration 19: Proportion de rues «calmées» (état 2007-2011) dans l'ensemble du réseau de rues (sans autoroutes, état 2003-2011)



	Basel	Bern	Luzern	St.Gallen	Winterthur	Zürich
Tempo-30-Zonen	177	185	97	113	118	384
Begegnungszonen	5	20	2	4	1	17
Fussgängerzonen / Innerstädtisches Fahrverbot	5	2	3	2	22	11
Total verkehrsberuhigt	187	207	102	119	141	412

Tabelle 5: Längen einzelner verkehrsberuhigter Netzelemente und Gesamtlänge verkehrsberuhigter Strassen in km, Stand 2007–2011⁹ (Basel geschätzt; Winterthur innerstädtisches Fahrverbot geschätzt).

Situation politique

Contreprojet à l'«Initiative des villes»

Votation populaire (nov. 2010) pour compléter la loi sur la protection de l'environnement:

- Baisse de 10% du trafic individuel motorisé sur les routes de la ville d'ici 2010
- Monitoring
- L'augmentation du trafic engendrée par des extensions autoroutières doit être compensée par des mesures d'accompagnement
- Cadre financier pour la mobilité douce trafic lent de plus de 10 millions de francs



Foto Beat Mattmann

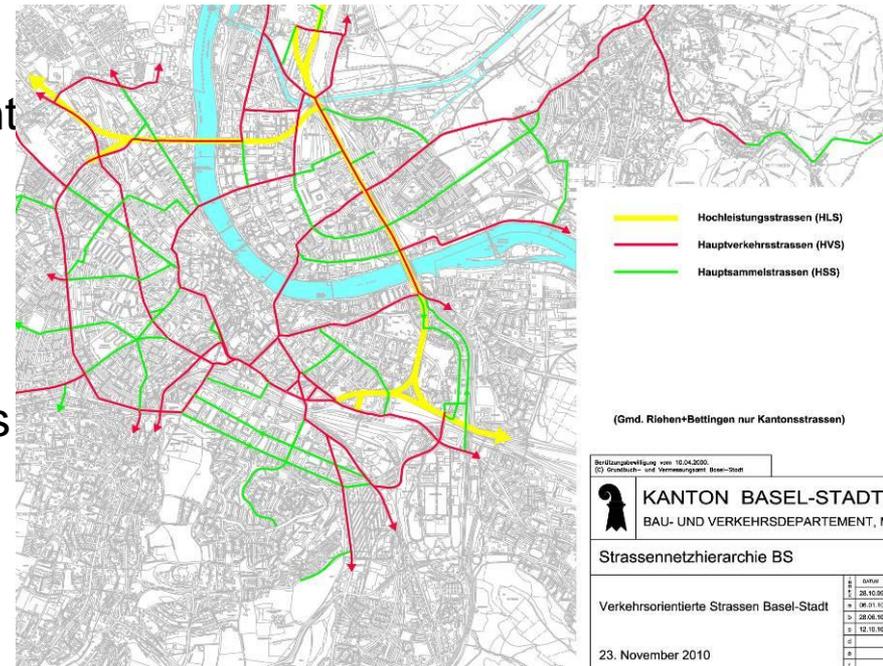
Situation politique

Hiérarchie du réseau de routes 23.11.10

- Le strict nécessaire pour le déroulement fluide du TIM / empêcher le trafic de dévier sur les petites rues
- NOUVEAU: principes de base pour le «tempo 30» et recommandations sur la compatibilité avec les transports publics

Nombreuses interventions politiques

⇒ Nouveau concept T30, adopté par le Parlement en janvier 2013





Regard rétrospectif et prospectif: Ce qui s'est passé jusqu'ici et comment cela peut continuer...



Ce qui a déjà été mis en œuvre

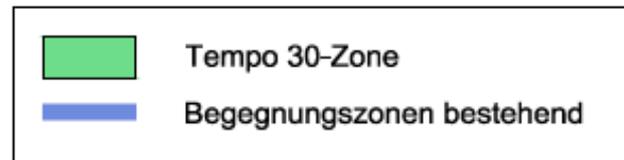
Modération du trafic dans tous les quartiers d'habitation

Sur toutes les routes d'intérêt local :

- Pas d'exception au tempo 30 sur la base de demandes individuelles
- Zones bien reconnues, bien acceptées

Votation: trois crédits pour près de 7 millions au total

Moyens: surtout marquage et signalisation, peu de mesures bâties (trottoirs)

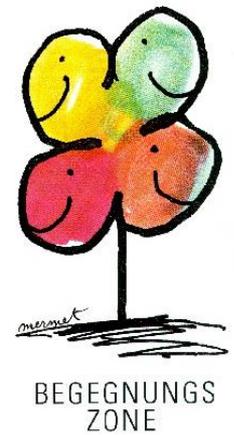


Mise en œuvre des zones à 30 km/h

Contrôle d'efficacité

- Mesures de la vitesse: améliorations ultérieures par des techniques de signalisation et de marquage à partir de $V_{85}^* > 36 \text{ km/h}$ (selon le bpa, V_{85} jusqu'à 38 km/h est jugé «bonne») * vitesse respectée par 85% des usagers de la route
- Contrôle pour savoir si de nouveaux lieux d'accident sont nés à cause de la limite à 30 km/h.
- Amélioration des pistes cyclables dans les zones à 30 km/h et augmentation de la fluidité, avec priorité de droite pour les cyclistes, au lieu du règlement «pas de priorité» - règlement du trafic vélo venant dans l'autre sens
- Campagnes de sensibilisation et brochure d'information de la police





Création de zones de rencontre

Extension des zones de jeux et de séjour

Dans plus de 40 rues, étant donné les besoins locaux soutenus par une majorité des habitants:

- Pas de projets sur la base de demandes individuelles, pas de «contrainte de l'administration»
- Une grande utilisation apporte une grande acceptation

Mise en œuvre, avec crédit pour la promotion du trafic lent.

Surtout des portails, aménagement et marquage, peu de mesures bâties (trottoirs, aménagements dans le cadre d'un projet de sauvegarde)



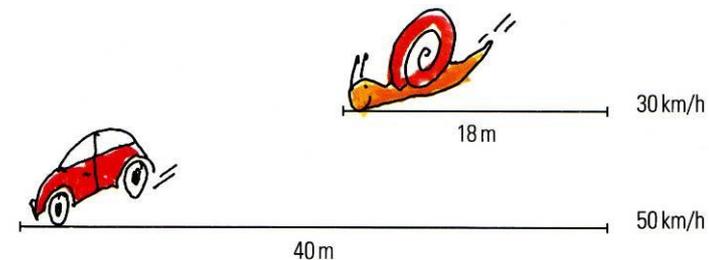
Nouveau concept pour les zones à 30 km/h

Objectifs – vue de quartier

Canalisation et déroulement fluide du trafic de transit sur les axes principaux, éviter le trafic se déviant dans les petites rues des quartiers d'habitation.

Maintien et valorisation de la qualité d'habitat et de séjour dans les quartiers d'habitation, les centres de quartier et les centres-villes.

Augmentation de la sécurité du trafic.



Nouveau concept des zones à 30 km/h

Objectifs – vue de la ville / vue du canton

Augmentation de la proportion des moyens de trafic protégeant l'environnement, dans le sens d'une mobilité durable et compatible avec la ville

Réduction des effets négatifs du trafic (sécurité, bruit, air)

⇒ Contribution à la réalisation du contreprojet à l'initiative des villes



Nouveau concept de zones à 30 km/h

Principes de base

- Implémenter le 30 km/h dans les routes d'intérêt local ;
- Ne pas intégrer le 30 km/h dans les routes à orientation trafic
- Exceptions (pas de zone 30): industrie/artisanat
- Cas spéciaux: à analyser plus en détail
 - Axes de transports publics les routes d'intérêt local
 - 30 km/h dans les routes à orientation trafic, par manque d'autres Options (centres, chemins d'écoles si la sécurité l'exige ou si influences négatives de l'environnement)



⇒ L'introduction de zones 30 sur les axes de transit ne doit pas rallonger les trajets. Il faut donc obligatoirement des mesures de compensation!

Nouveau concept de zone à 30 km/h

Recommandations pour «zones à 30 km/h et transports publics»

Adaptation des axes de transports publics dans les rues à fort trafic

- différencié selon bus ou tram
- différent selon trafic mixte ou tracés propres aux transports publics

⇒ **Bus dans le trafic mixte:**
«tempo 30». Axes de bus prioritaires

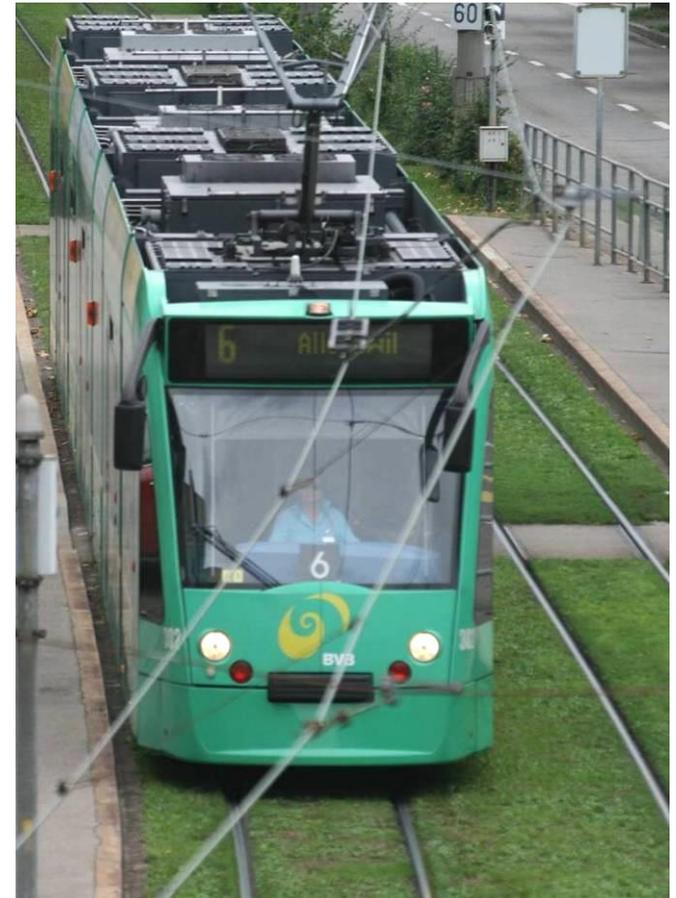
⇒ **Bus sur tracés propres:**
Renoncement au «tempo 30»



Nouveau concept de zone à 30 km/h

Recommandations pour «zones à 30 km/h et transports publics»

- ⇒ **Tram dans le trafic mixte:**
Examiner plus en détails les zones 30, mise en œuvre à certaines conditions
- ⇒ **Tram sur tracé propre:**
Tempo 30 (tram exclu), examiner les réserves, mise en œuvre seulement à certaines conditions

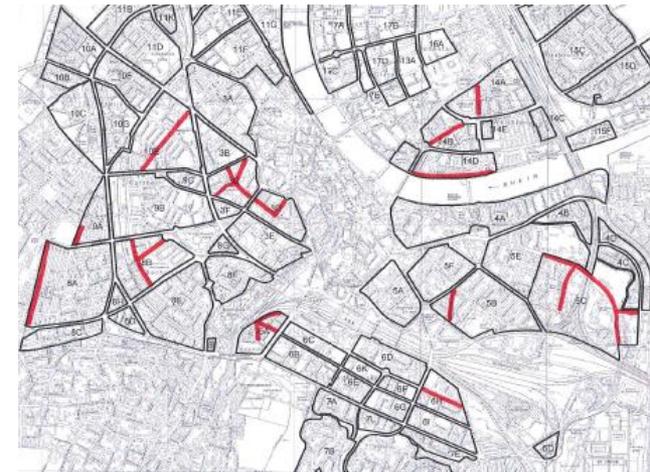


Nouveau concept pour les zones à 30 km/h

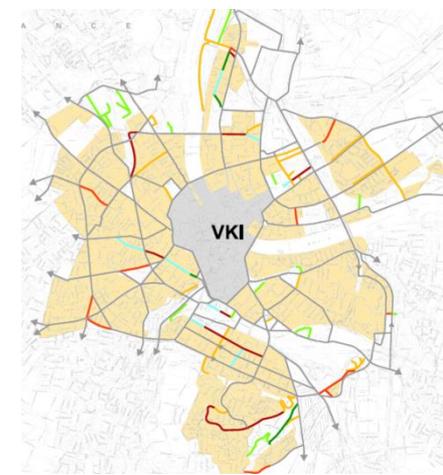
Améliorations des zones existantes

Routes à problèmes avec $V_{85} > 38 \text{ km/h}$ (valeur bpa)

- Mesures architecturales nécessaires
- Partout où c'est possible: coordination avec les mesures de maintien



Nouveau concept pour les zones à 30 km/h



Extension des zones à 30 km/h

- La nouvelle hiérarchie des réseaux permet de compléter le réseau routes d'intérêt local (25 tronçons sont «rétrogradés», 11 autres sont réhaussés)
- Intégration de routes d'intérêt local avec transports publics
- Intégration de quartiers non purement dédiés à l'habitat (surtout au centre-ville)
Concept pour les transports au centre-ville (VKI)

⇒ Près de 60 nouveaux tronçons (hors centre ville)!



Nouveau concept pour les zones à 30 km/h

Restriction locale à 30km/h maximum

Le tempo 30 n'est possible qu'exceptionnellement sur les routes à orientation trafic:

- Exceptions (art. 108 de l'Ordonnance sur la signalisation routière):
 - Sécurité du trafic, (protection de certains usagers, ou reconnaissance du danger)
 - Retombées sur l'environnement (bruit, substances nocives)
 - Amélioration de la fluidité du trafic sur les routes fortement chargées
- Les mesures prises doivent être une nécessité, correspondre à l'objectif et proportionnelles; pas d'autres options disponibles (à prouver dans une expertise sur la vitesse).



Nouveau concept pour les zones à 30 km/h

Restriction locale à 30km/h maximum

Distinction entre tronçons permanents et temporaires

- Réduction de vitesse **permanente** à 30 km/h
> justification temporelle relativement indépendante
- Signalisation **temporaire** (dynamique) à 30 km/h
> justification avec une utilisation ou une portée temporelle limitée

Critères

- Pesée d'intérêts entre tempo 30 et possibles effets négatifs pour les transports publics
- Tronçon bien reconnaissable, compréhensible, limité localement
- À accompagner par des mesures de communication et de contrôle





Débat politique et mise en œuvre: Unanimité, contestation, résistance, problèmes?



Traitement politique



Approbation du nouveau concept des zones à 30 km/h

Le financement est assuré (décision du Grand conseil): dépense cadre de plus de 3 millions de francs:

- Fondamentalement, l'extension des zones à 30 km/h est peu contestée
- Débats animés sur les routes à orientation trafic:
 - ⇒ *Extension du «tempo 30» sur huit rues principales dans les quartiers et un axe de trafic (majorité de la commission).*
 - ⇒ *Les opposants ont menacé de s'opposer à la décision*
- Interpellations politiques:
 - Appliquer les zones à 30 km/h à d'autres rues où le trafic domine
 - Appliquer la limite à 30 km/h dans toute la ville durant la nuit
 - Amélioration de la sécurité du trafic près des écoles et des écoles enfantines

Mise en œuvre

Ressources

- Crédit cadre de plus de 3 millions de francs: approuvé
- Les collaborateurs prennent leurs fonctions en été 2013

Concept de mise en œuvre

- Mettre en œuvre les projets simples
> grande acceptation!
- Réaliser les projets contestés en tant qu'«*exemples*»
> obtenir les éventuelles décisions de justice nécessaires

Agenda

- Mise en place étalée sur cinq ans (sans les grands projets ou avec le maintien des mesures bâties de coordination)



Mise en œuvre



Prochains points de friction

- Elaboration et mise en œuvre de mesures de compensation pour les transports publics
- Utilisation adéquate de l'article 108 de l'ordonnance sur la signalisation
- Tronçons contestés: expertise sur la vitesse qui répond aux recours à plusieurs niveaux (cas où les recours sont déjà annoncés)
- Tempo 30 décidé pour des raisons de nuisances (par ex. bruit). Aucune expérience à Bâle-Ville.
- Limitations de vitesse temporaires: comment gérer les accès

Mais

- ⇒ Pas de problèmes de compétence ou de coordination entre commune et canton!
- ⇒ Concept clair: base pour définir le cadre des futures mises en œuvre!

Analyse juridique



Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre

Bonne base pour une mise en œuvre équilibrée

Verdicts du Tribunal fédéral »

Verdicts très utiles: cas «Münsingen» (2010) et «Sumvitg» (2012)

Décisions du Conseil fédéral

Indications très claires à l'intention des cantons concernant les passages pour piétons: dans les réponses aux motions Kiener (2004) et Rytz (2012)

Art 108 OSR Dérogations aux limitations générales de vitesse

Dérogations admissibles selon des critères très restrictifs: lorsque les objectifs ne sont pas réalisables par d'autres mesures – organisationnelles, architecturales ou de gestion.



Merci pour votre attention!



Informations supplémentaires:

http://www.mobilitaet.bs.ch/themenundprojekte/motorisierterverkehr/tempo_30.htm