

25 ans de réappropriation de l'espace public: un bilan provisoire

Anders Gautschi, Directeur de l'ATE Association transports et environnement Suisse

Conférence des villes pour la mobilité

Fribourg, 3 novembre 2023

www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt



COMMENT SE PORTAIT L'ESPACE PUBLIC IL Y A 25 ANS?



La vision grandit : la rue est plus qu'un simple axe de liaison pour le TIM.

- Sécurité des piétons, des cyclistes, des enfants et des personnes âgées.
- Des espaces publics où l'on aime passer du temps.
- L'être humain au centre.

La zone de rencontre



Histoire de la zone de rencontre

- 1996 Zone de flânerie dans la ville modèle pour piétons et cyclistes de Berthoud
- Scepticisme et compromis
- 2002 La zone de rencontre inscrite dans la loi
- L'Europe suit. Belgique (2004), France (2008), Luxembourg (2009), Autriche (2013)



7 x zones de rencontre –

Un instrument aux multiples applications...

Dans une rue commerçante



Sur une rue de transit



A la gare



Sur une place centrale



En vieille ville



Devant l'école



Dans le quartier résidentiel



© Bern

13

Le 30 km/h

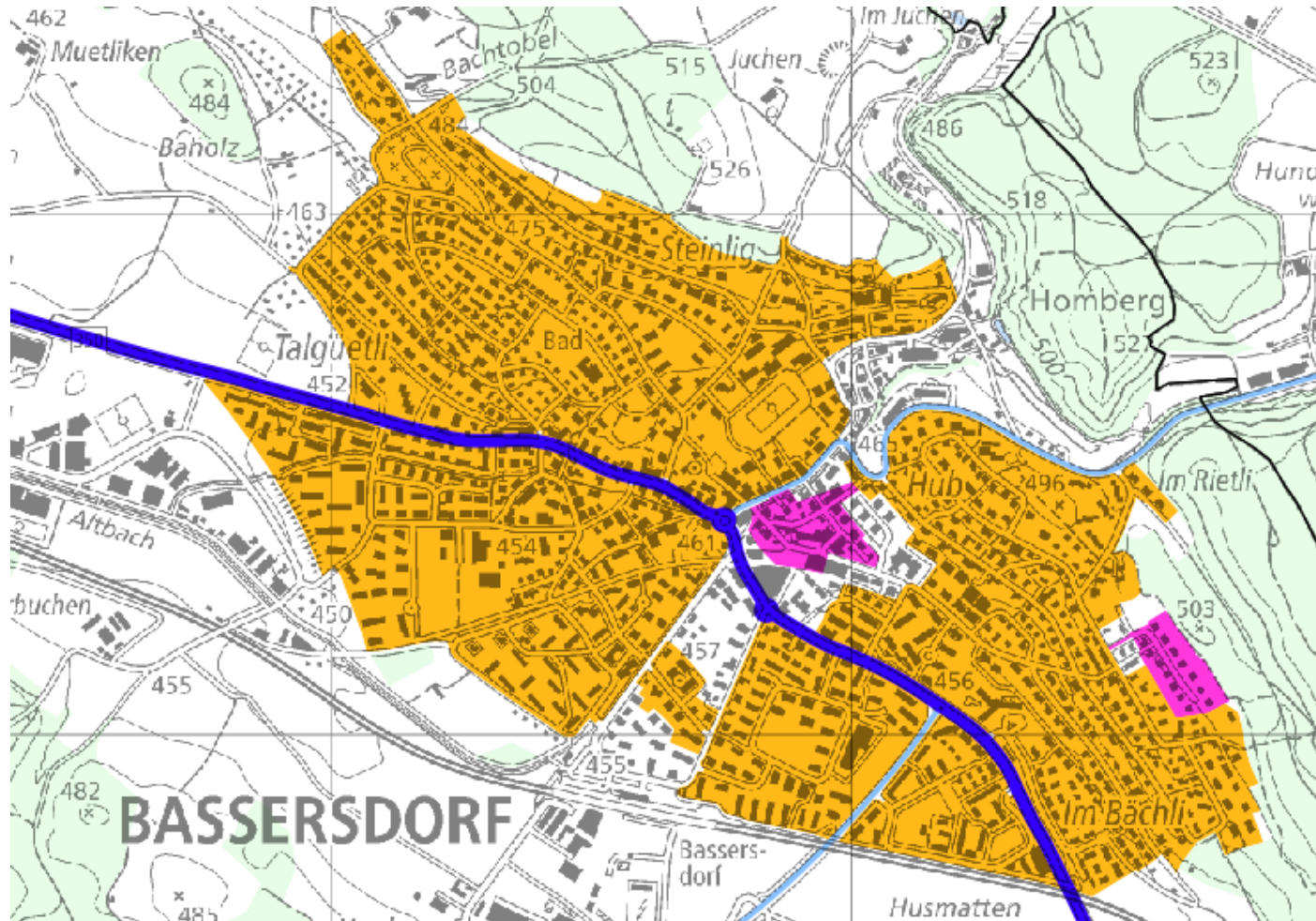


30 km/h - où en était la Suisse il y a 25 ans ?



Où le 30 km/h s'applique-t-il ?

Dans les quartiers résidentiels, sur les routes à orientation résidentielle



Source: [GIS-Browser \(zh.ch\)](http://GIS-Browser.zh.ch)

17

Sur des axes principaux



Devant le Palais fédéral



Moins connu: 30 km/h dans les carrefours



Foto: Ariel Huber Photography

Un bilan provisoire

www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt



Approbation du 30 km/h

Octobre 2023, sondage représentatif de Sotomo sur mandat de dpd :
"Vision d'avenir d'une ville durable" : 56% approuvent les réductions de vitesse dans les centres-villes et villages (mises en œuvre dans les 5 prochaines années).



L'utilité du 30 km/h

- Qualité de vie
- Réduction des accidents graves (30-50%)
- Réduction du bruit (Réduction de moitié du volume de trafic)
- Utilisation efficace de l'espace
- Capacité du trafic
- Les trajets à pied et à vélo deviennent plus attrayants
- Habitat attrayant, espaces publics attrayants, "Carte de visite" pour le village et la ville

Oppositions au 30 km/h

– La fonctionnalité et la hiérarchie des routes à orientation trafic sont conservées avec le 30 km/h.

– Distinction importante:

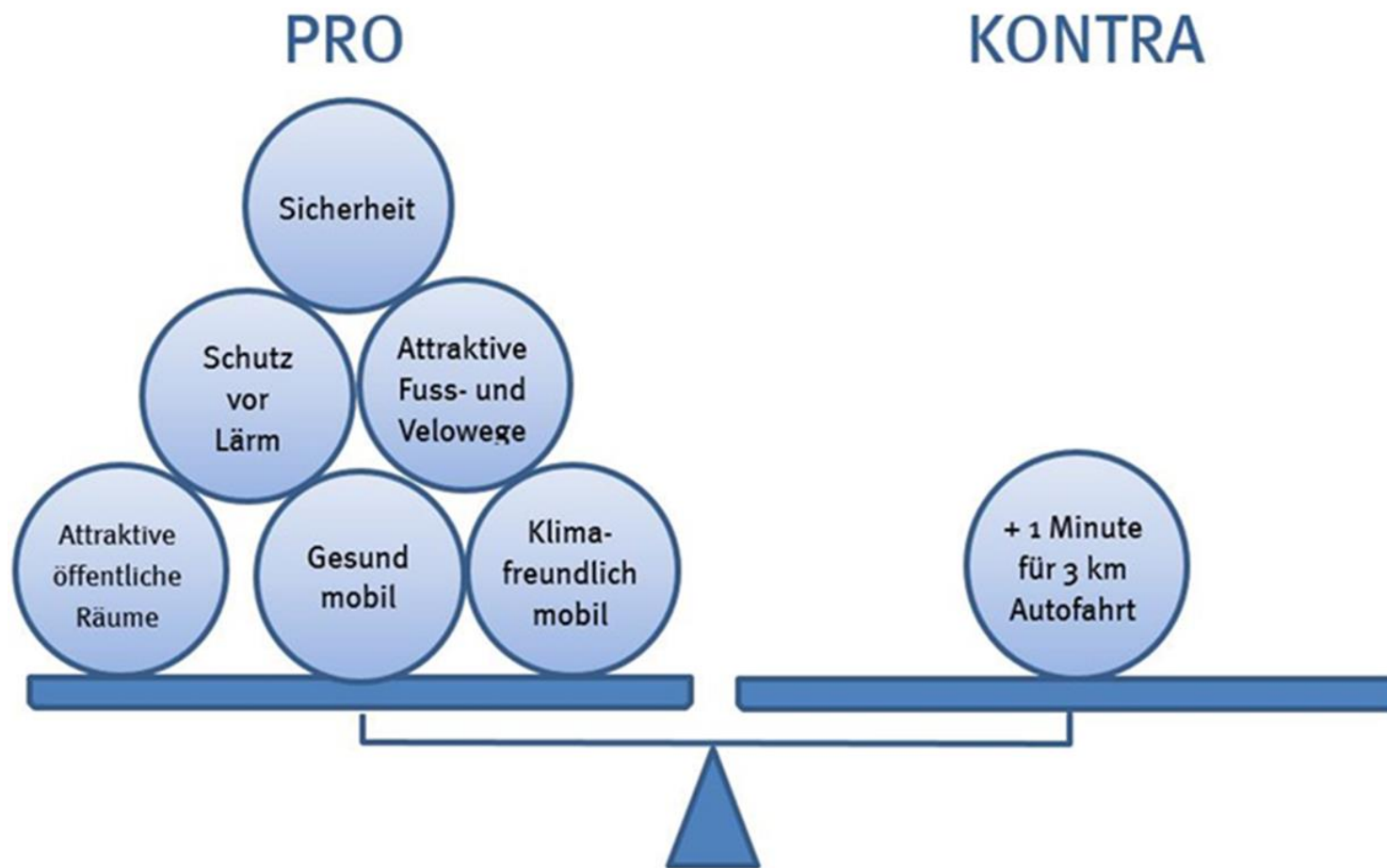


- Perte de temps moins importante que celle attendue. 30 km/h, c'est lent ?
- L'attractivité des transports publics est maintenue (étude : « Répercussions de la limitation à 30 km/h sur les transports publics »)

Bilan du point de vue de l'ATE

- Le verre est à moitié plein. Une personne sur deux en bénéficie aujourd'hui.
 - Une protection efficace contre les accidents et le bruit.
 - Bonne pratique : grandes villes européennes avec 30 km/h généralisé.
 - Redécouvrir la qualité de vie dans l'espace public.
- > 30 km/h, partout où c'est possible, y compris sur les routes à orientation trafic.

Le 30 km/h combine de nombreux avantages avec peu d'inconvénients.



Regard vers l'avenir

www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt



Défis pour les villes, auxquelles les zones 30 et les zones de rencontre peuvent apporter une contribution importante

	Importance croissante
Sécurité (objective et subjective)	+
Protection contre le bruit	+
Espaces publics attrayants, centres-villes attrayants	++
Densité d'utilisation / utilisation efficace de l'espace	++
Davantage d'usagers de la rue âgés	++
Des chemins piétons sûrs, des trajets scolaires sûrs	+
Loi sur les voies cyclables : un réseau de pistes cyclables sûr et continu	++
Problématique de la chaleur / Plus d'espace pour la nature	+
Points noirs pour les accidents : carrefours, giratoires	+

Merci de votre attention!

www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt



Annexe

www.verkehrsclub.ch

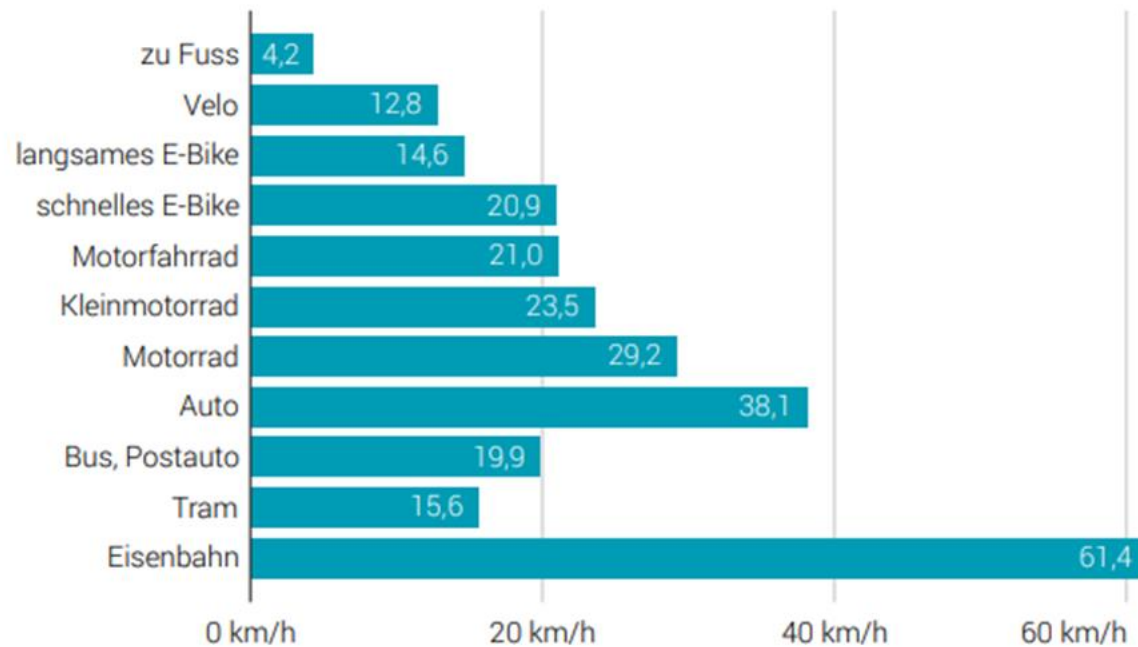
Für Mensch
und Umwelt



Mittlere Geschwindigkeit der Benutzer/innen der Landverkehrsmittel, 2021

im Inland; unter Berücksichtigung der Standzeiten (z.B. an Ampeln)

G3.3.1.6



Basis: 45 149 Zielpersonen, die das jeweilige Verkehrsmittel auf Etappen im Inland eingesetzt haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023