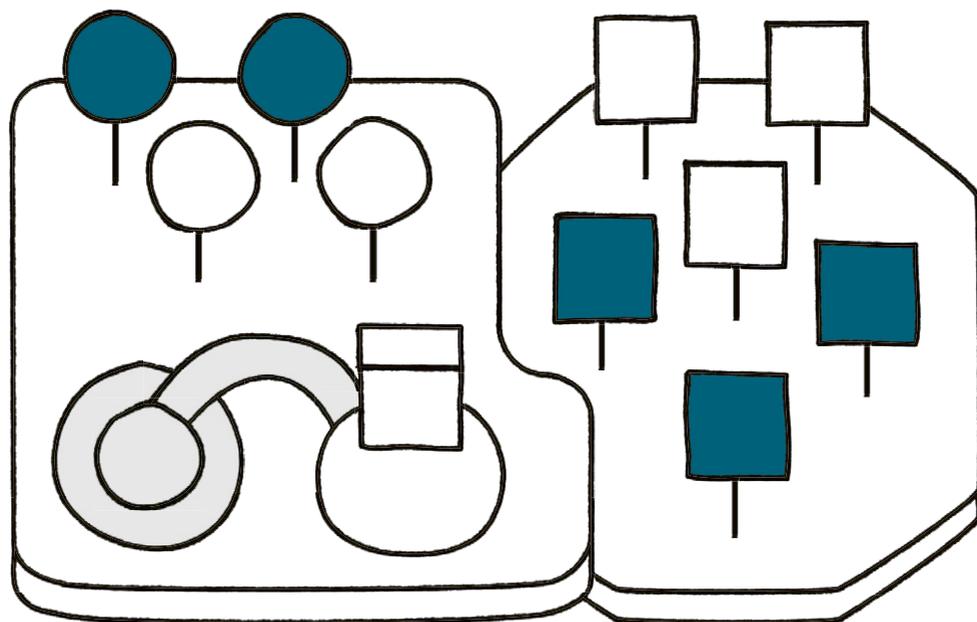


Zones temporaires limitées à 30 km/h

**Période**

A partir de 2013

Acteurs

Niveau politique: législatif
Niveau politique: exécutif
Planification du trafic et des transports
Planification des espaces et des habitations

Typologies (types d'espaces)

Environnement de l'habitat
Espaces intermédiaires

**Critères de qualité pour l'aménagement**

L'absence de danger
L'accessibilité

**Critères de qualité d'ordre structurel**

Coopération
Contrôle de l'efficacité
Participation et identification

Situation initiale

Ces dernières années, de nombreuses motions parlementaires ont demandé le développement des zones limitées à 30 km/h à Bâle. Des habitants et des habitantes s'adressent en outre régulièrement à l'administration cantonale avec des demandes dans ce sens. Ceci indique que la population bâloise a besoin de mesures supplémentaires pour apaiser la circulation dans le réseau routier urbain.

En janvier 2013, le Grand Conseil a approuvé l'extension des zones 30. Il est prévu d'une part d'intégrer aux zones 30 déjà existantes des tronçons supplémentaires de routes traversant des quartiers d'habitation, pour autant que cela soit possible. Il est prévu d'examiner en outre s'il serait possible d'introduire la zone 30 de manière permanente ou à certaines heures de la journée sur des routes à orientation trafic.

L'introduction de la limite de vitesse à 30 a pour but d'améliorer la sécurité dans la circulation et la qualité de l'environnement de l'habitat. Il s'avère toutefois qu'en ce qui concerne les routes à orientation trafic, des exigences diverses s'affrontent entre les usagers et posent problème. Il s'agit d'une part de permettre autant que possible la fluidité du trafic routier sur les axes principaux et de décharger ainsi les routes dans les zones d'habitation; d'autre part, on souhaite aussi, à proximité des établissements scolaires où il y a beaucoup d'enfants, garantir une sécurité maximale dans la circulation.

Visées

Entrée en vigueur temporaire de zones 30 à certaines heures de la journée et durant les périodes d'école (pas durant les vacances scolaires). Les horaires sont définis à l'avance et sont en vigueur durant les laps de temps indiqués (actuellement 7.30–8.30 h, 11.45–14.15 h, 15.30–18.15 h les jours d'école).

Groupe cible

Les piétons, en particulier les enfants et les jeunes.

Coût

Selon la configuration de la route et le nombre de signaux de changement de vitesse nécessaires ainsi que les travaux d'aménagement (alimentation en courant, fondations, etc.), il faut prévoir un coût d'aménagement allant de 80 000 à 120 000 francs par tronçon.

Déroulement du projet

Rassembler les documents de base de la planification (hiérarchie du réseau routier avec les routes dans les zones habitées et les routes à orientation trafic), les bases légales (droit régissant le trafic routier, ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, etc.) et les bases de caractère général (normes, recommandations, etc.) pour concevoir le plan des zones 30. Demande de crédit au parlement pour le financement de la préparation du projet et de sa réalisation.

Facteurs de réussite

- Etroite collaboration entre les services concernés (planification de l'infrastructure, technique de la circulation, prévention et sécurité dans la circulation).
- Travail d'information du public au moyen de communiqués de presse (publication de la réglementation de la circulation pour la zone 30, mise en service de l'installation).
- Volonté au niveau politique.

Difficultés

- Compatibilité avec le droit régissant le trafic routier. Respect des principes du concept.
- Permettre aux personnes concernées de s'impliquer. Convaincre tous les usagers de la circulation du bénéfice d'une telle mesure.
- Longue durée jusqu'à la réalisation (recours, coordination avec d'autres projets de construction).
- Bien qu'une zone 30 entraîne une amélioration de la sécurité dans la circulation, une diminution du bruit et une amélioration de la qualité de l'air, elle comporte aussi différents inconvénients; la route peut perdre de son attractivité pour les conducteurs et entraîner des déplacements géographiques du trafic qui n'étaient pas souhaités. Selon le tronçon routier concerné, cela peut aussi entraîner des retards dans l'horaire des transports publics.

Conclusion

Bien que le coût pour une zone 30 temporaire munie de signaux indiquant le changement soit nettement plus élevé que pour une zone 30 permanente munie de signaux conventionnels, cette mesure s'est avérée gratifiante aux endroits retenus jusqu'à maintenant: la vitesse des véhicules a effectivement diminué et le chemin de l'école est devenu plus sûr pour les enfants.

Contact

Romeo Di Nucci
Projektleiter, Amt für Mobilität
Verkehrstechnik Basel-Stadt
romeo.dinucci@bs.ch
061 267 81 64

Homepage Tempo 30:
[https://www.mobilitaet.bs.ch/
gesamtverkehr/verkehrskonzepte/
tempo-30.html](https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskonzepte/tempo-30.html)



fig. 1: Signaux LED à messages variables à la bifurcation de la Burgfelderstrasse



fig. 2: Bifurcation de la Hegenheimerstrasse



fig. 3: Fin de la zone temporaire limitée à 30