



VERKEER IN DE STAD:
UNE NOUVELLE
METHODE DE
CONCEPTION POUR
L'ESPACE PUBLIC URBAIN



HOUTHALEN-HELCHTEREN N74



NOUS AIDONS LE
MONDE À DEVENIR
MOINS DÉPENDANT
DE LA VOITURE



L'ESPACE URBAIN EST DE PLUS EN PLUS ENCOMBRÉ

1. Croissance des villes
2. Plus de vélos en circulation
3. La diversité des véhicules augmente



PASSAGE À UNE MOBILITÉ DURABLE ET ACTIVE

- Réduction des émissions et de l'utilisation de l'espace
- Mobilité active (+ santé)
- Qualité de vie dans la ville
- Moins de stationnement
- Une logistique plus intelligente et plus propre
- Climat, eau, stress thermique



DE PLUS EN PLUS DE VÉHICULES DIVERS DANS LE MÊME ESPACE



ROULER À VÉLO EST-IL ENCORE AGRÉABLE ?



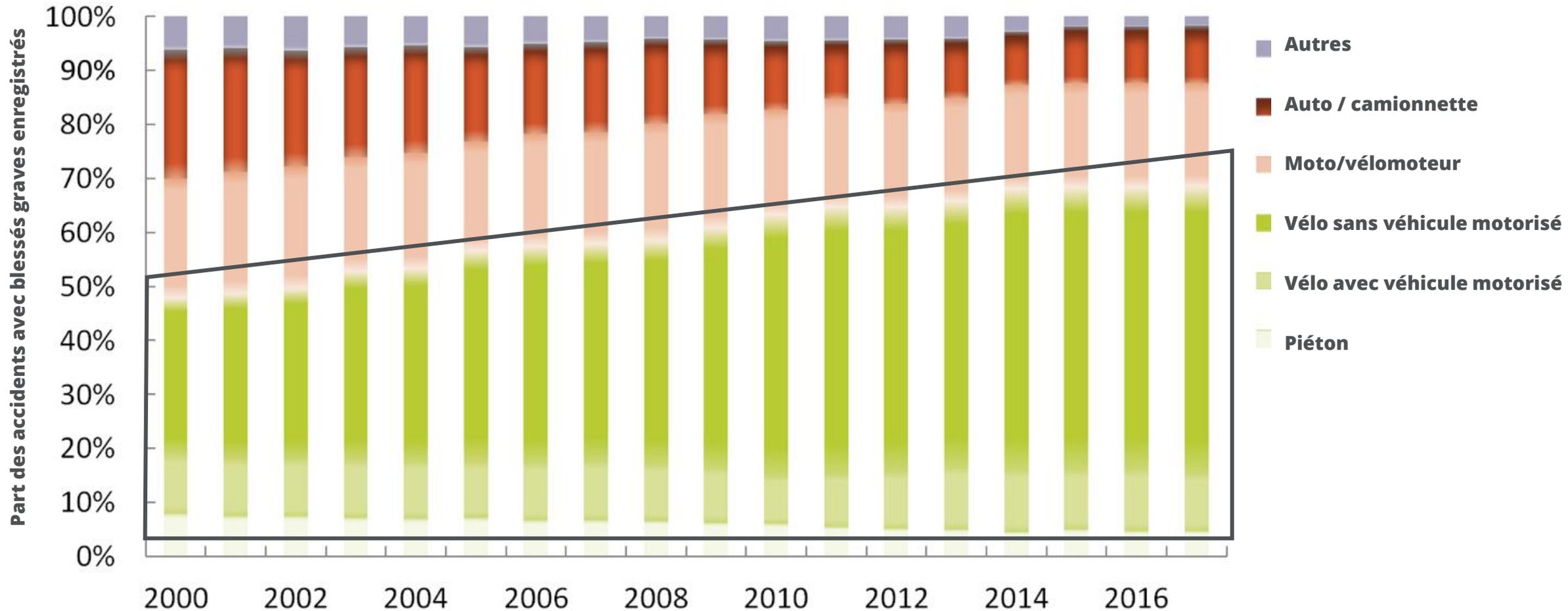


POUVONS-NOUS POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO AVEC SUCCÈS ?



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Blessés graves aux Pays-Bas selon le mode de déplacement



COMMENT CELA VA-T-IL FINIR?

Un point
d'arrêt
pour créer
l'espace pour
un nouveau
départ

Inspirerendleven.nl



WELCOME TO THE MOBILITY KITCHEN



Menu

WALKING

PUBLIC TRANSPORTATION

CAR



Menu

WALKING

ROLLERBLADES

SCOOTER

SKATEBOARD

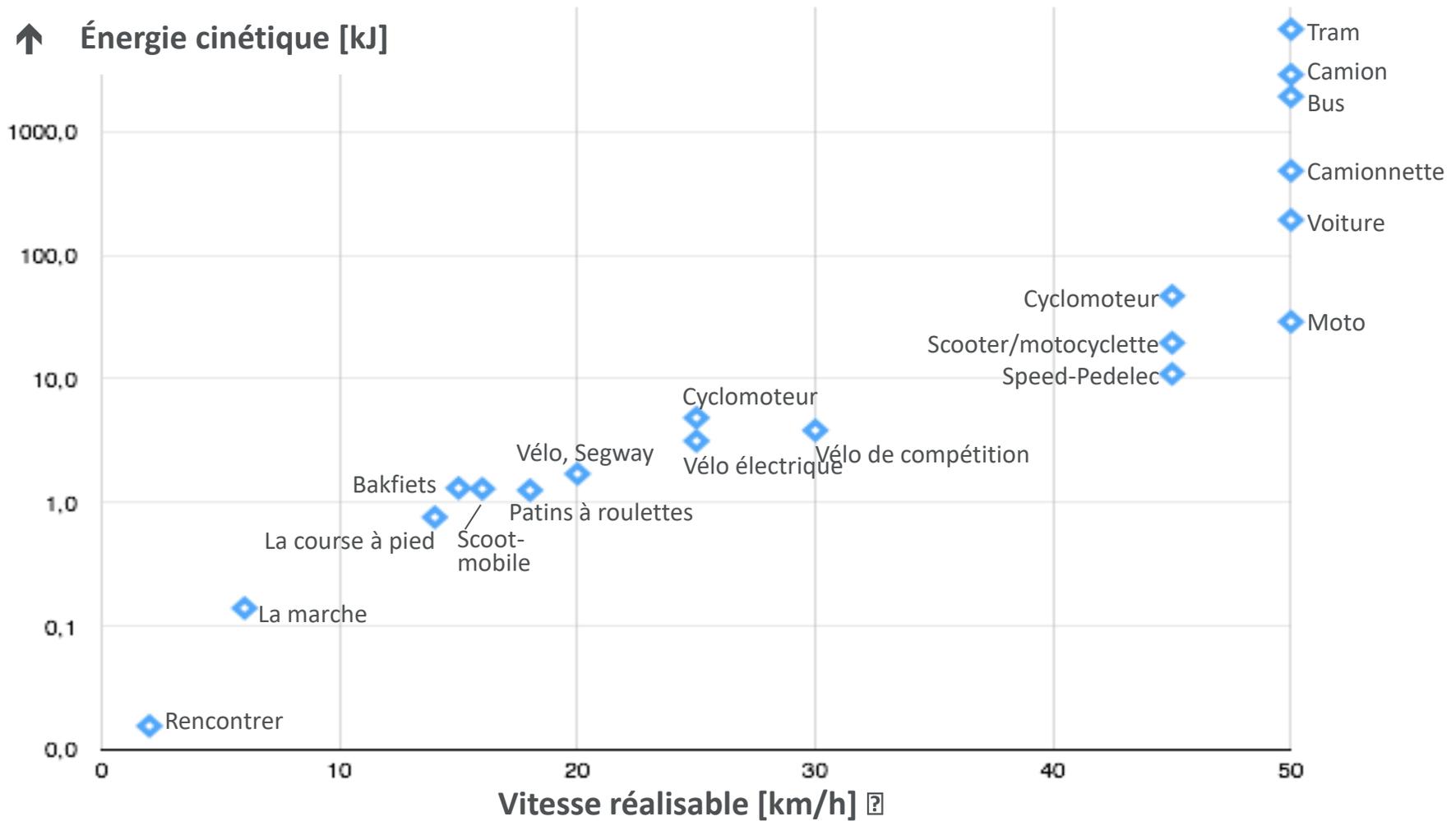
BIKE

MOPED

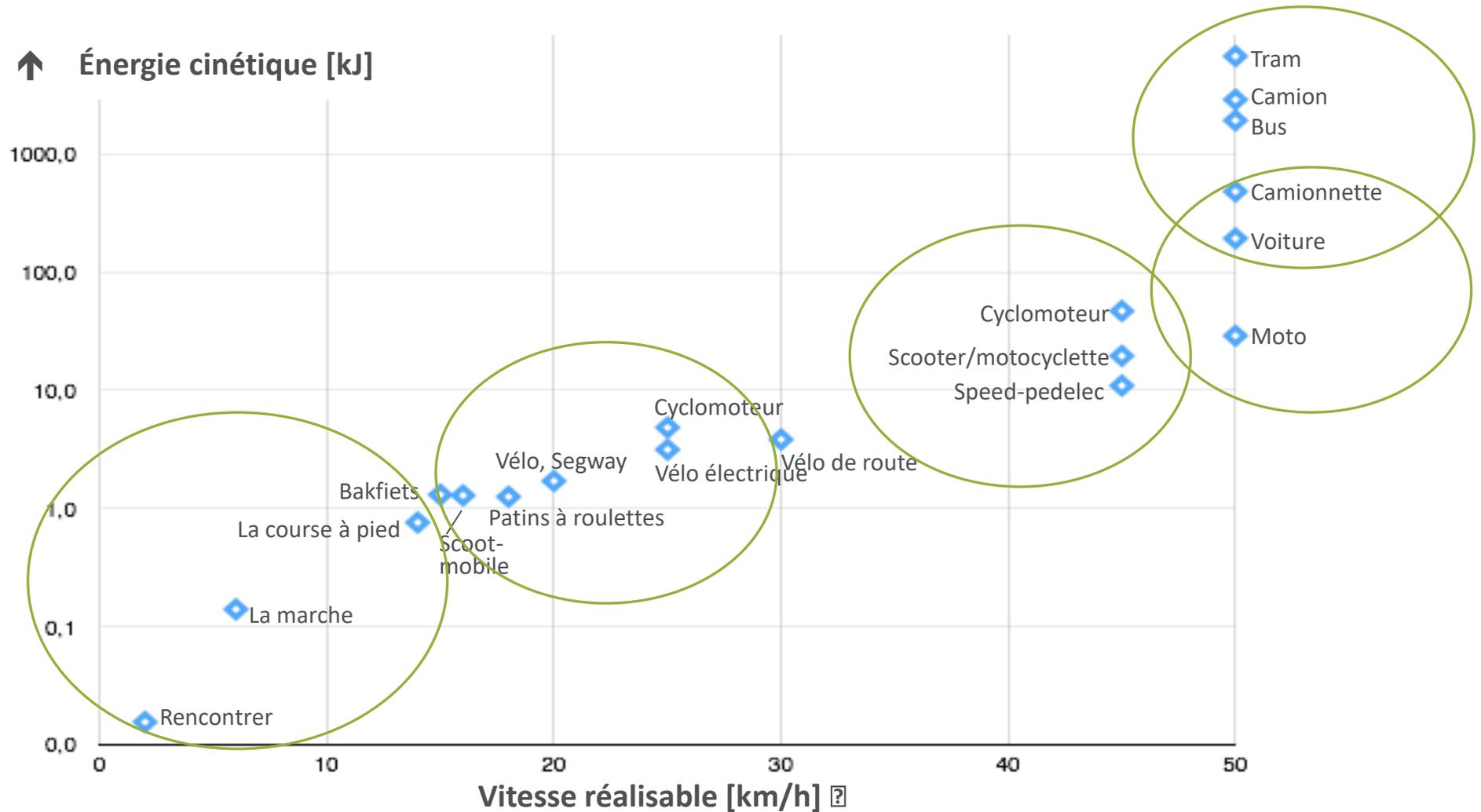
PUBLIC TRANSPORTATION

CAR

L'ÉNERGIE CINÉTIQUE COMME BASE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



L'ÉNERGIE CINÉTIQUE COMME BASE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



FAMILLES DE VÉHICULES

famille de véhicules	désignation	masse du véhicule (poids à vide)
A	marche	pas de véhicule
B	Similaires à un vélo	< 35 kg
C	les véhicules automobiles légers (VUL)	< 350 kg
D	automobile	< 3500 kg
E	de type camion	> 3500 kg
F	de type tramway	véhicule guidé



ITF/OCDE

Classification indicative de divers véhicules en six familles de véhicules



CATÉGORISATION DES VÉHICULES

Différences de masse

- Conduit à l'insécurité

Différences de largeur

- L'impossibilité de partager l'espace

Différences de vitesse

- conduit à l'insécurité
- mais : une vitesse légale n'est pas un critère valable

Nouvelles fondations
pour la catégorisation

Influencé par une bonne
conception



FAMILLES DE VÉHICULES : VITESSES RÉALISABLES ET MASSE

Voertuigfamilie	Haalbare snelheid					
	0-10 km/u	10-20 km/u	20-30 km/u	30-40 km/u	40-50 km/u	>50 km/u
A "Lopen"	A10 lopen	A20 hardlopen				
B Fiets-achtigen < ~ 35 kg		B20 fiets step hoverboard	B30 e-bike e-step	B40 speed pedelec racefiets		
C Lichte motorvtg < ~ 350 kg		C20 scootmobiel bakfiets 'Stint'	C30 snorfiets, snorscooter e-bakfiets		C50 bromfiets, bromscooter 'Canta'	C50+ motorfiets
D Auto-achtigen < ~ 3500 kg						D50+ auto, kleine bestelauto
E Vrachtauto-achtigen > ~ 3500 kg						E50+ vrachtauto, bus
F Tram-achtigen (geleide voertuigen)						F50+ tram



BASE DE L'APPROCHE DE LA CONCEPTION

niveau structurel



niveau localisation



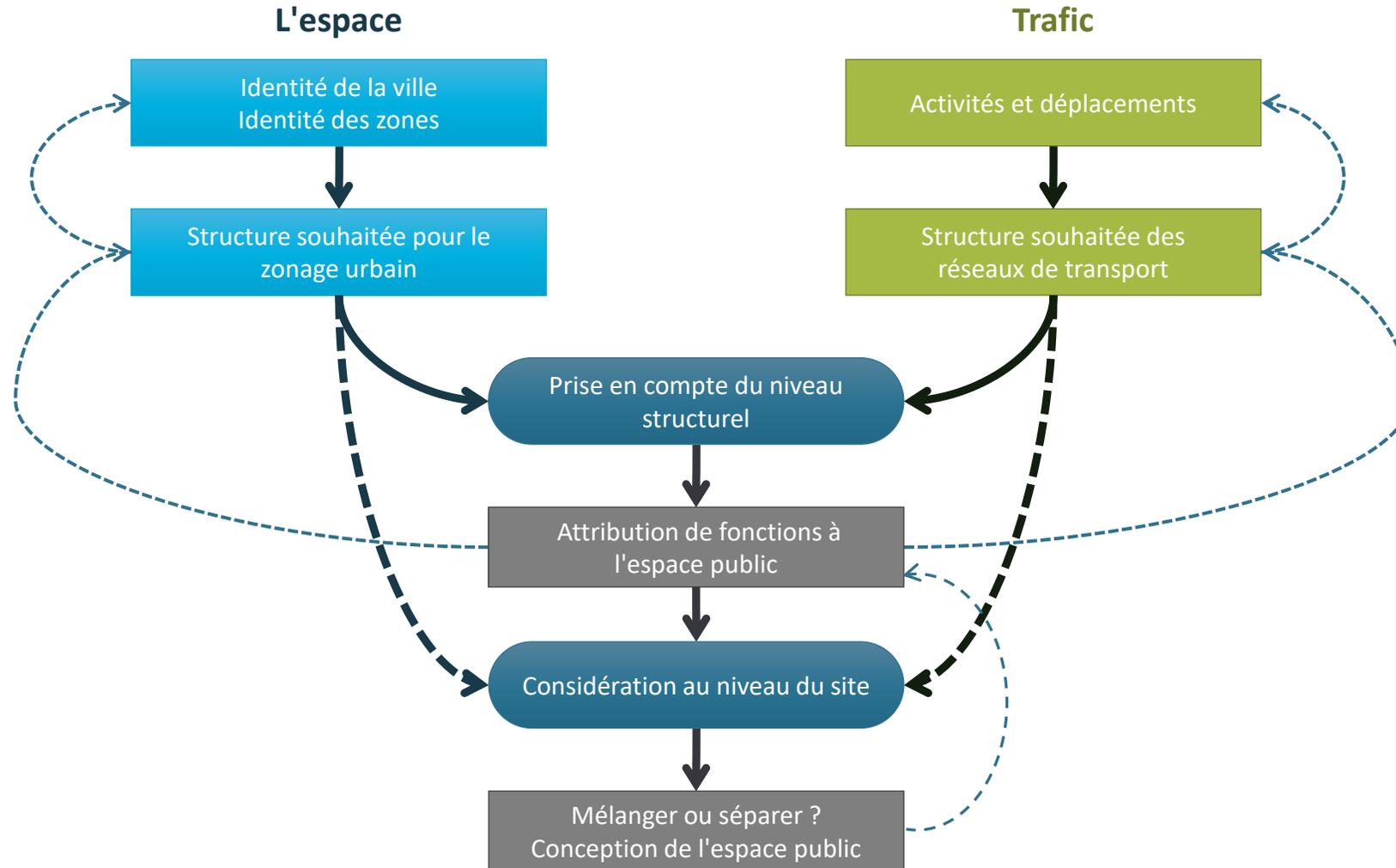


171





MÉTHODOLOGIE DE CONCEPTION



PRINCIPES DE BASE DE LA CONCEPTION

Principe de base 1 :

La vitesse autorisée est une caractéristique de l'espace public

=> **Espace public : concevoir à partir de la vitesse**

Principe de base 2 :

La masse du véhicule détermine en premier lieu l'endroit où il est admis

=> **Trafic : penser en familles de véhicules**



intégration de l'espace et du trafic

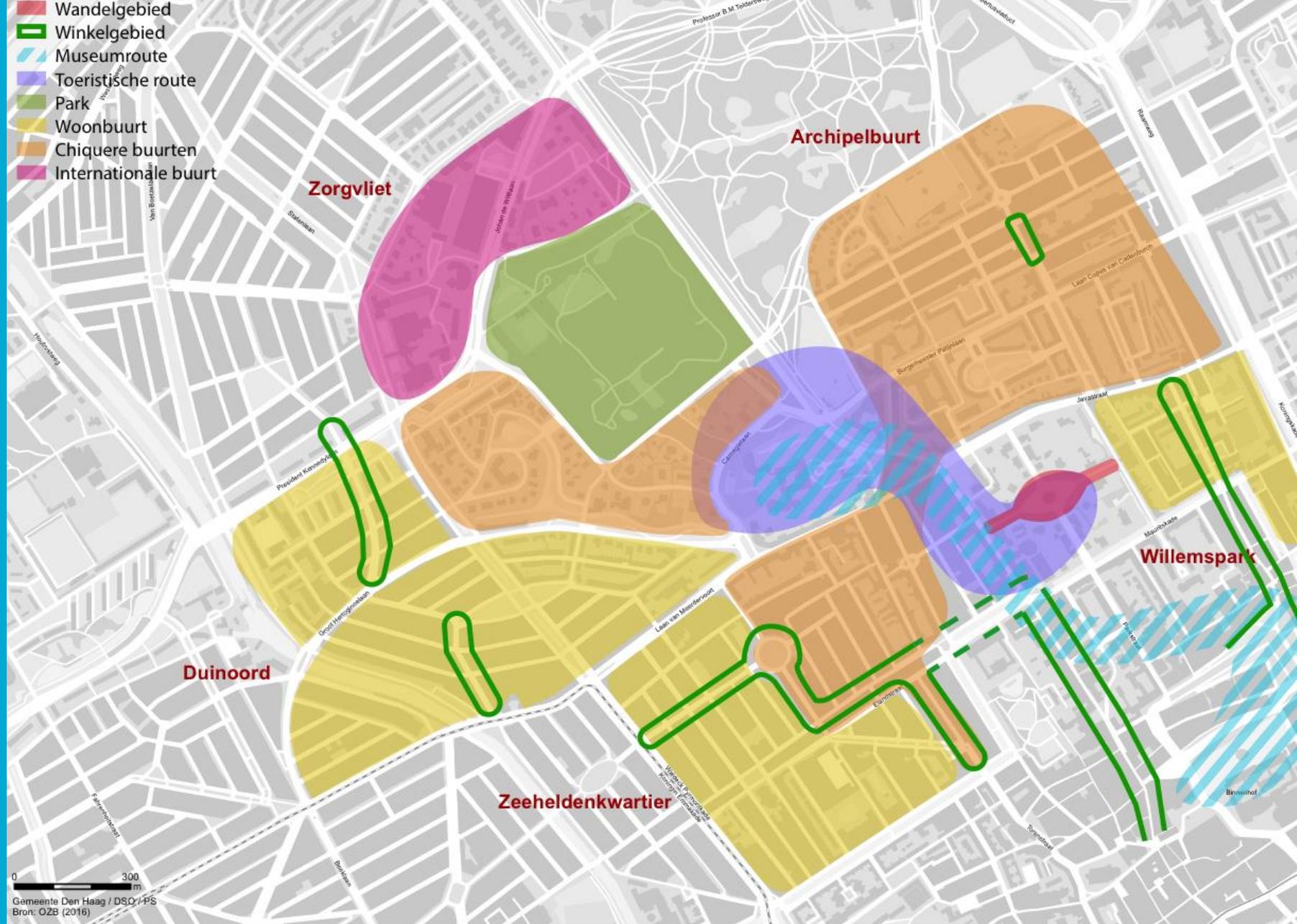


EXEMPLE ROTTERDAM

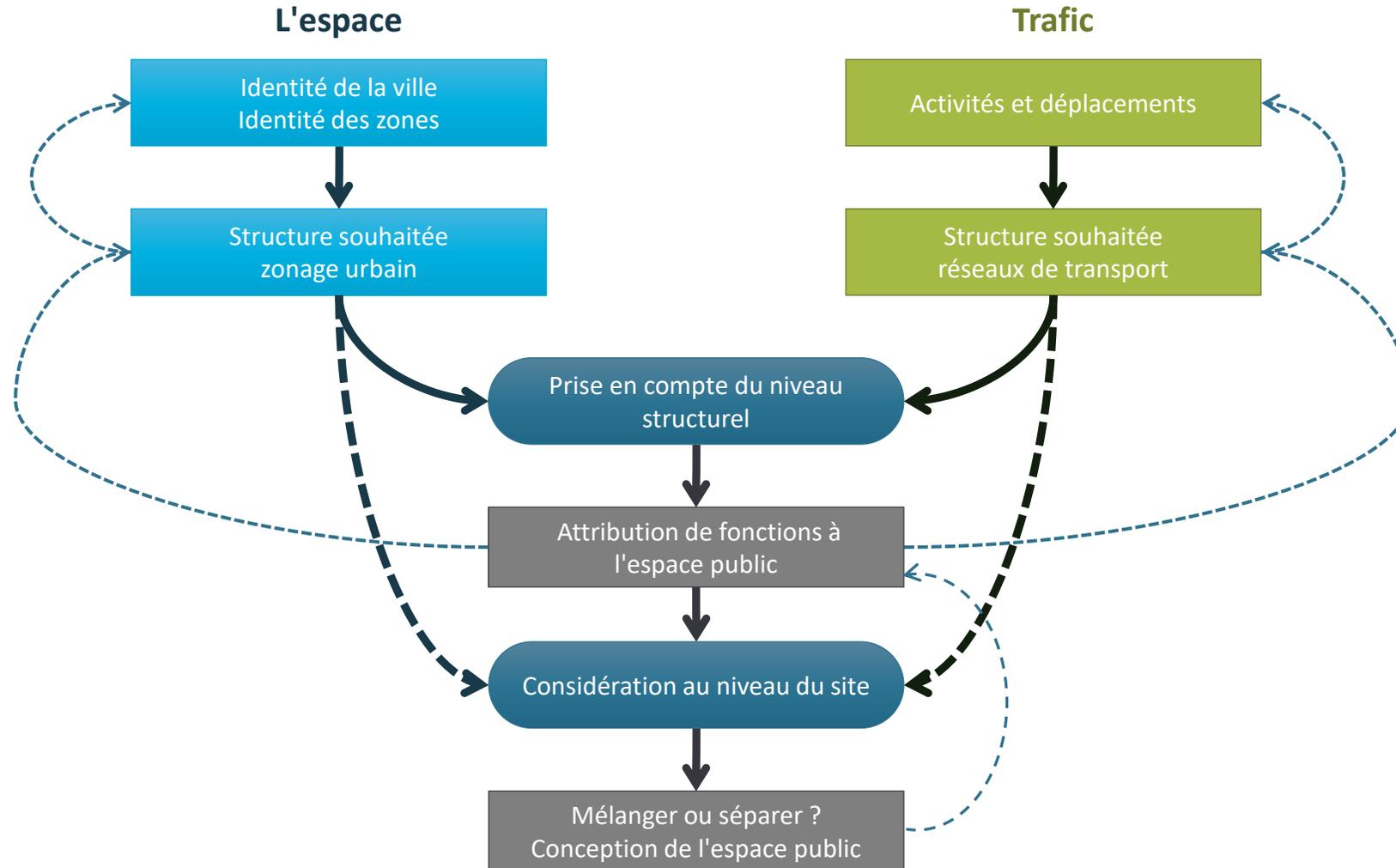


QUALITÉ ET CARACTÉRI- SATION DES ZONES

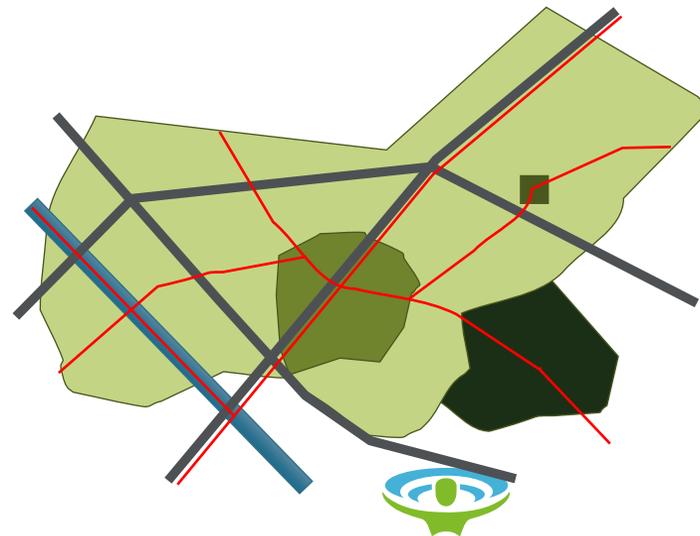
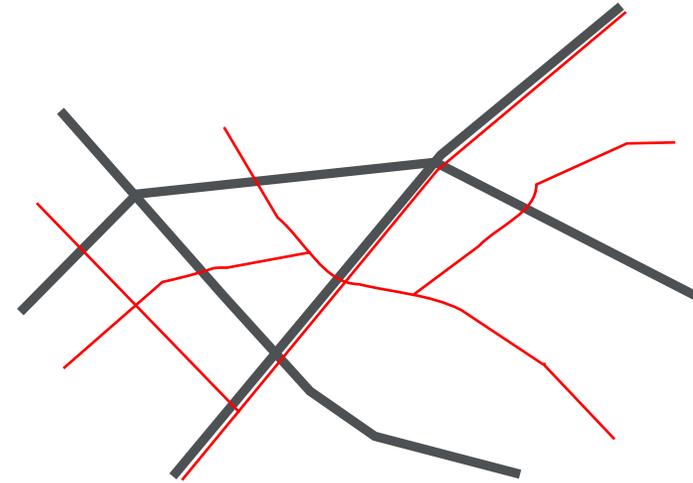
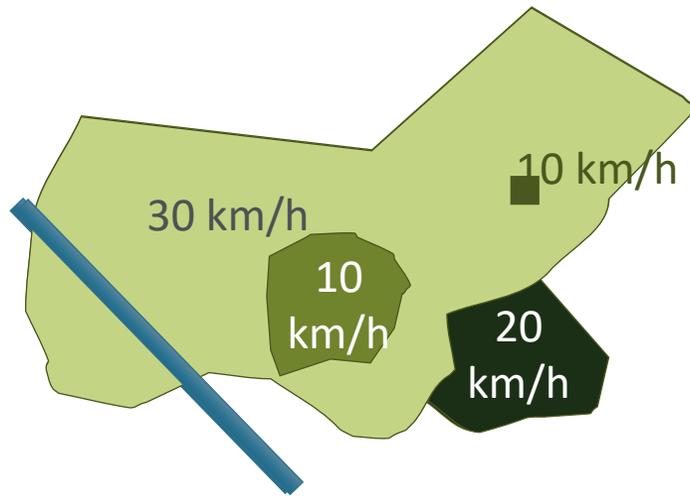
- Aire piétonne
- Zone de commerces
- Zones de musées
- Route touristique
- Parc
- Logement
- Logements chics
- Quartier international
- Wandelgebied
- Winkelgebied
- Museumroute
- Toeristische route
- Park
- Woonbuurt
- Chiquere buurten
- Internationale buurt



MÉTHODOLOGIE DE CONCEPTION



INTÉGRATION : PRISE EN COMPTE AU NIVEAU DE LA STRUCTURE



ENVIRONNEMENTS DE CIRCULATION URBAINE : UN POINT CENTRAL DANS LE PROCESSUS DE CONCEPTION

- Enregistrements de l'environnement du trafic urbain pour chaque rue/zone :
 - régime de vitesse
 - famille normative de véhicules
- L'environnement de la circulation urbaine définit les principes de conception au niveau du site :
 - l'identité
 - Équilibre entre la qualité de l'espace et la fonction de circulation
 - les possibilités de mélanger ou de séparer les types de trafic



APPLIQUER AUX QUATRE ENVIRONNEMENTS DE CIRCULATION URBAINE

Famille déterminante :
A marche



Famille déterminante :
B vélo

Famille déterminante :
C motorisés légers



Famille déterminante :
D auto



PRINCIPES DE BASE DE LA CONCEPTION

Principe de base 1 :

La vitesse autorisée est une caractéristique de l'espace public

=> Espace public : concevoir à partir de la vitesse

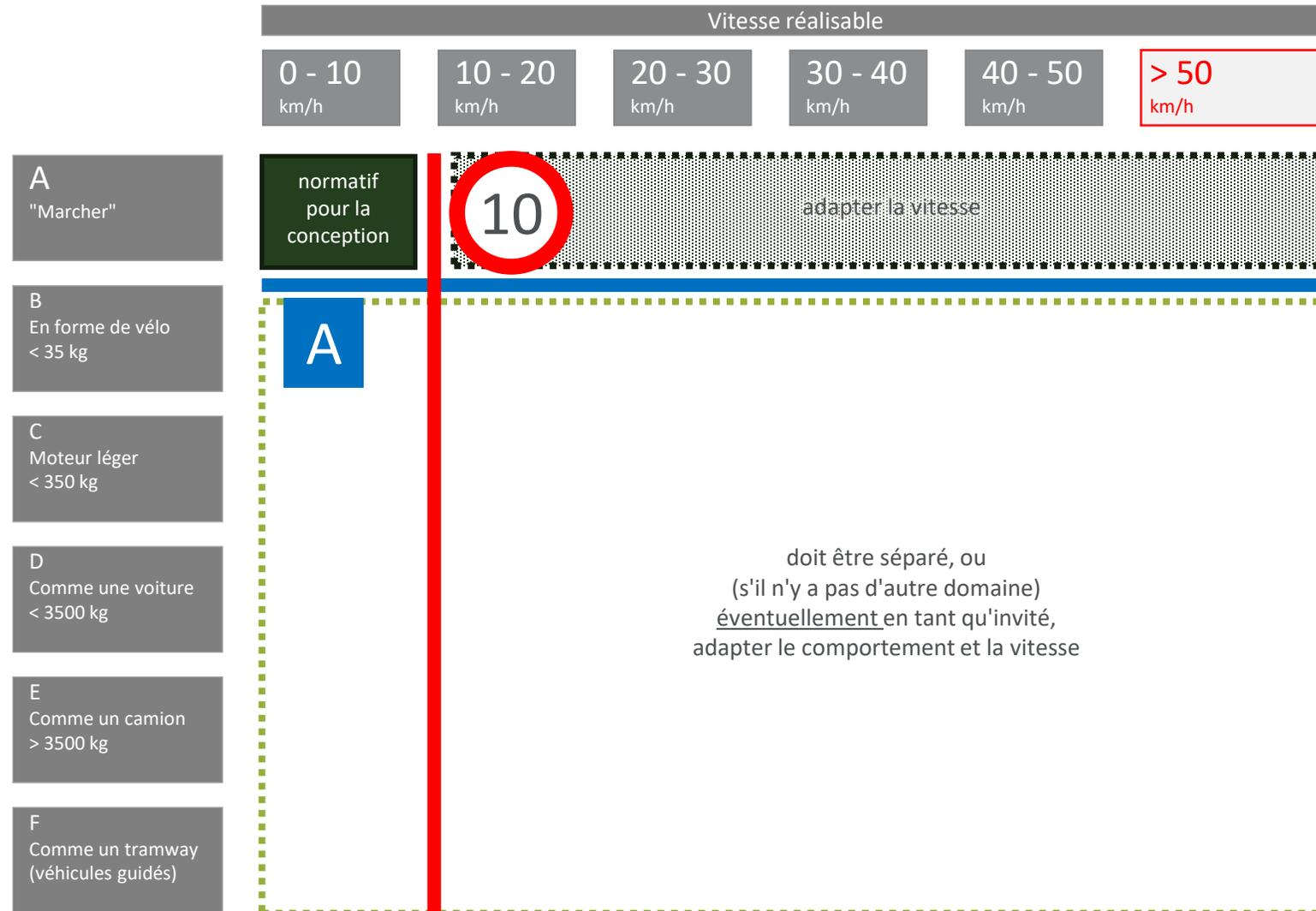
Principe de base 2 :

La masse du véhicule détermine en premier lieu l'endroit où il est admis

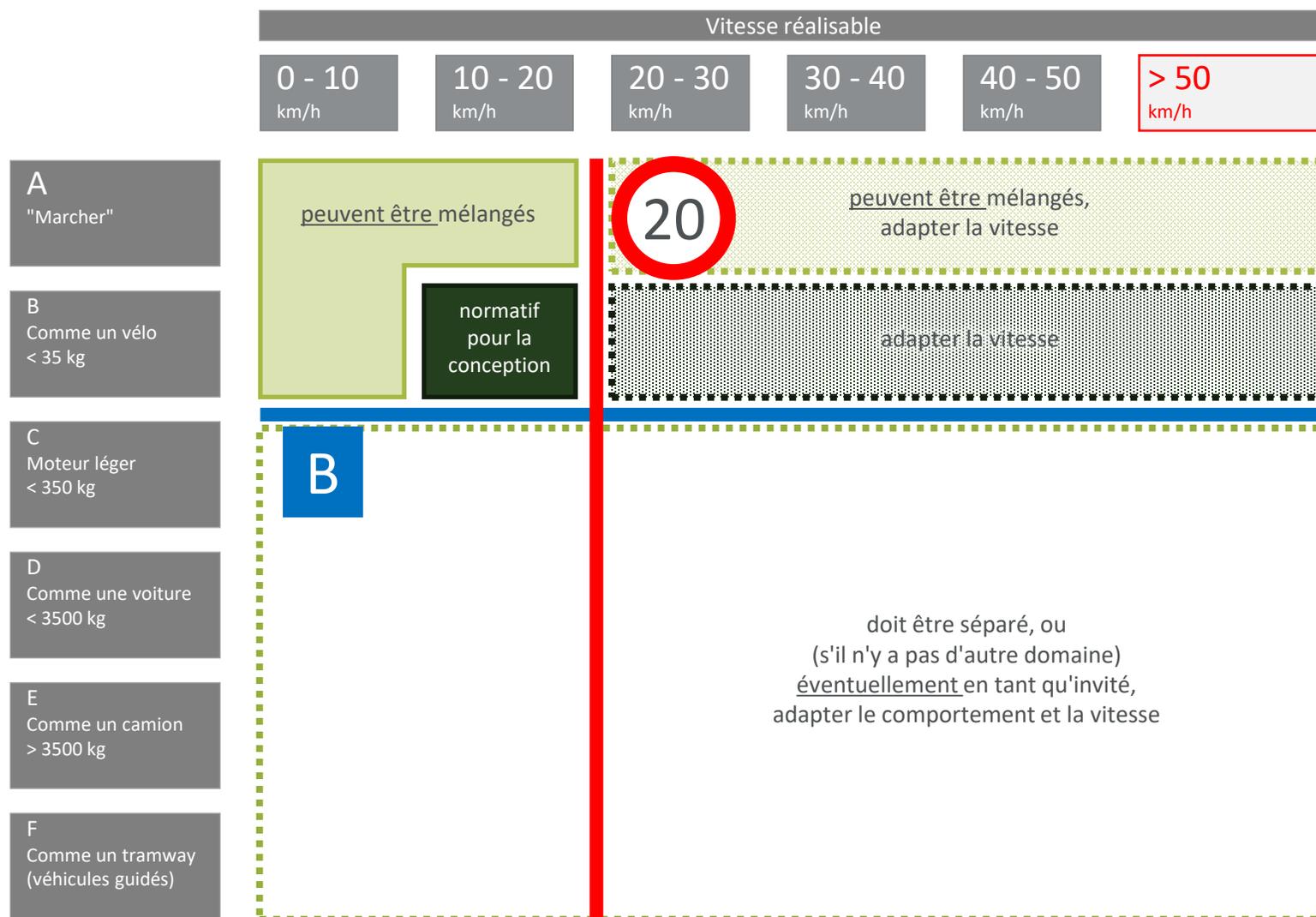
=> Trafic : penser en familles de véhicules



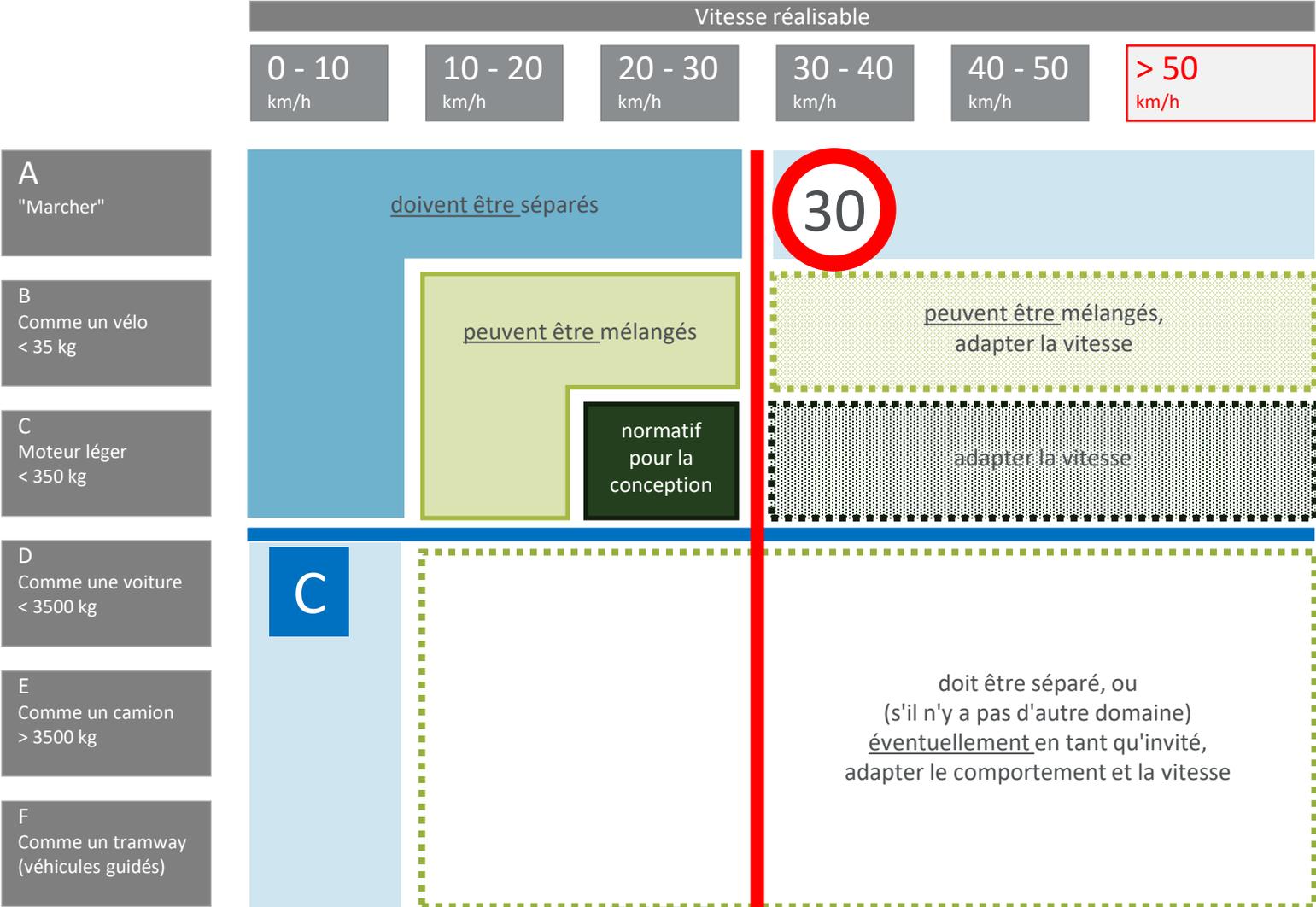
RÈGLES GÉNÉRALES DE CONCEPTION : DOMAINE A10



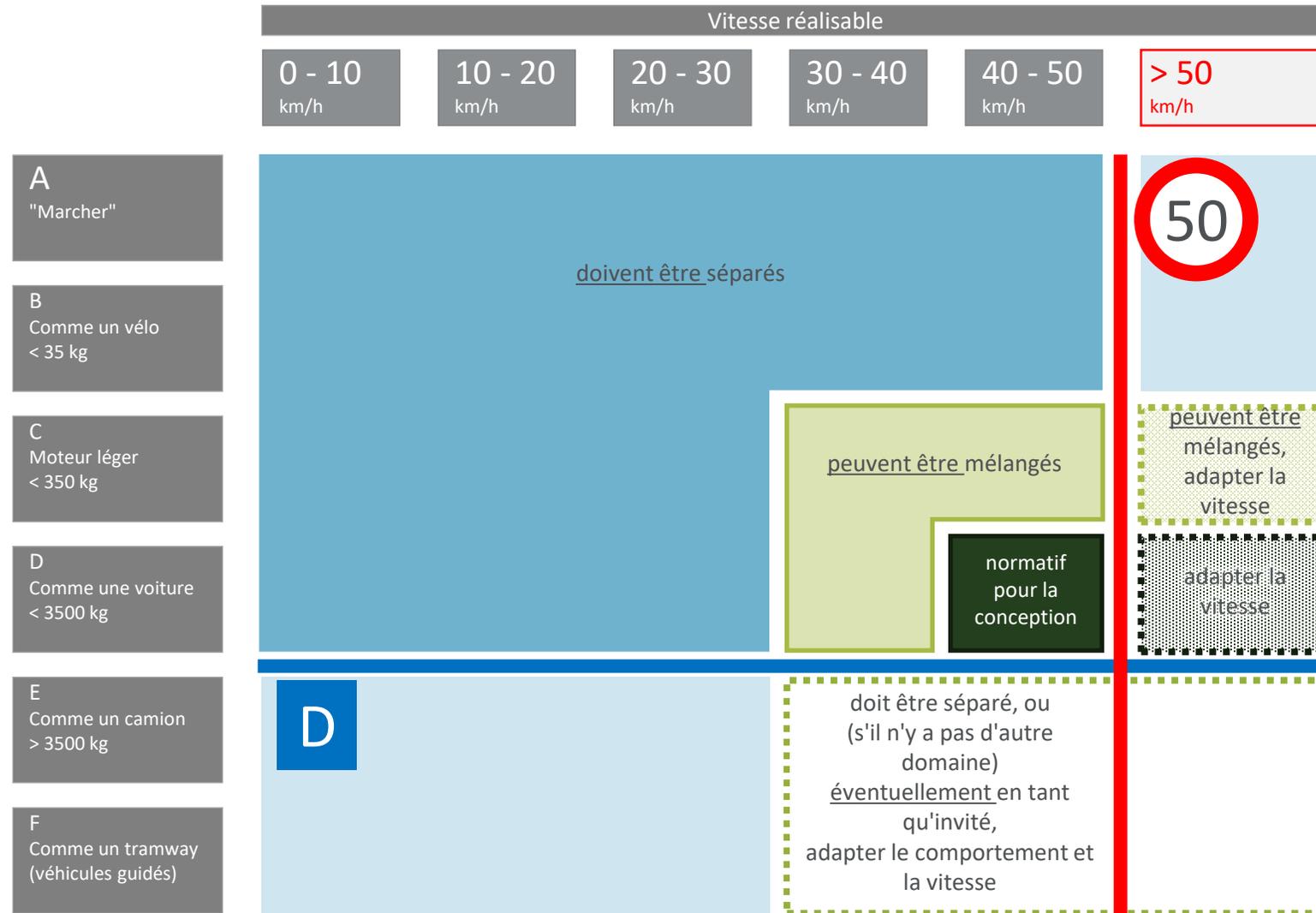
RÈGLES GÉNÉRALES DE CONCEPTION : DOMAINE B20



RÈGLES GÉNÉRALES DE CONCEPTION : DOMAINE C30



RÈGLES GÉNÉRALES DE CONCEPTION : DOMAINE D50



CONCEPTION CLAIRE ET EXPLICITE



CONCEPTION CLAIRE ET EXPLICITE



Nähe trifft Freiheit



37 Amt für
Verkehrsmanag
ement
(Association
pour la gestion

MOBYCON.NL

PRINCIPES DU PROFIL URBAIN – VUE D'ENSEMBLE

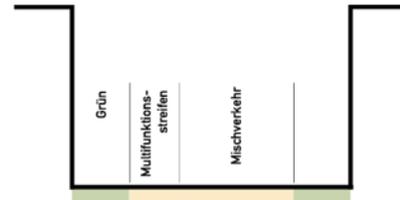
Principes de base

	Catégorie (RIN)	Contexte de conception (RASt 06)	Répartition de l'espace		Vélos		Prise en compte vélo	MIV (Fahrbahn)	Parking MIV	U-Bahn / Tram	Bus	Arrêts
			Marche à pied	Arrêt								
10 km/h	ES V	Wohnweg / Wohnstr.	manqué	oui	manqué	oui	Invité	non**	non	non	/	
20 km/h	ES IV	Sammelstr. / Quartierstr.	manqué	oui	manqué	oui	Invité	non**	non	non	/	
30 km/h* (Desserte)	ES IV	Sammelstr. / Quartierstr. Gewerbestr. / Industriestr.	séparateur	oui	manqué	oui	manqué	oui**	non	manqué	Toit	
30 km/h (Liaison)	HS IV HS III	Dörfliche Hauptstr. Örtliche Geschäftsstr. Hauptgeschäftsstr. Örtliche Einfahrtsstr.	séparateur	boyau	séparateur	boyau	manqué	oui**	Site propre	Site propre / partage	Toit / abri	
50 km/h	HS III	Örtliche Einfahrtsstr. Verbindungsstr.	séparateur	boyau	séparateur	boyau	manqué	non	Site propre	Site propre / partage	Toit / îlot	
80 km/h	US III US II	Anbaufreie Str.	non	non	non	non	manqué	non	Site propre	Site propre / partage	Toit / îlot	



ÜBERSICHT

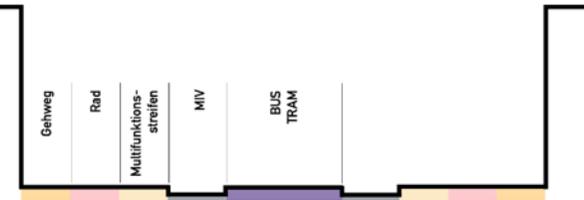
ERSCHLIES
SUNG10-
20 km/h



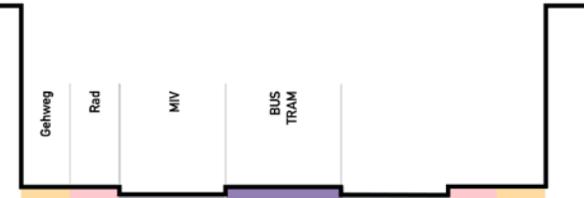
ERSCHLIESSUNG
30 km/h



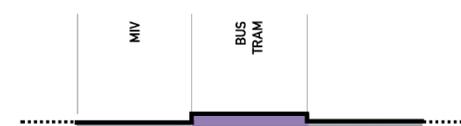
VERBINDUNG
30 km/h



VERBINDUNG
50 km/h



VERBINDUNG
80 km/h



PROJET PILOTE VIDS : NIEUWE BINNENWEG, ROTTERDAM



PARTICIPATION À LA MÉTHODOLOGIE DE CONCEPTION VIDS 2.0

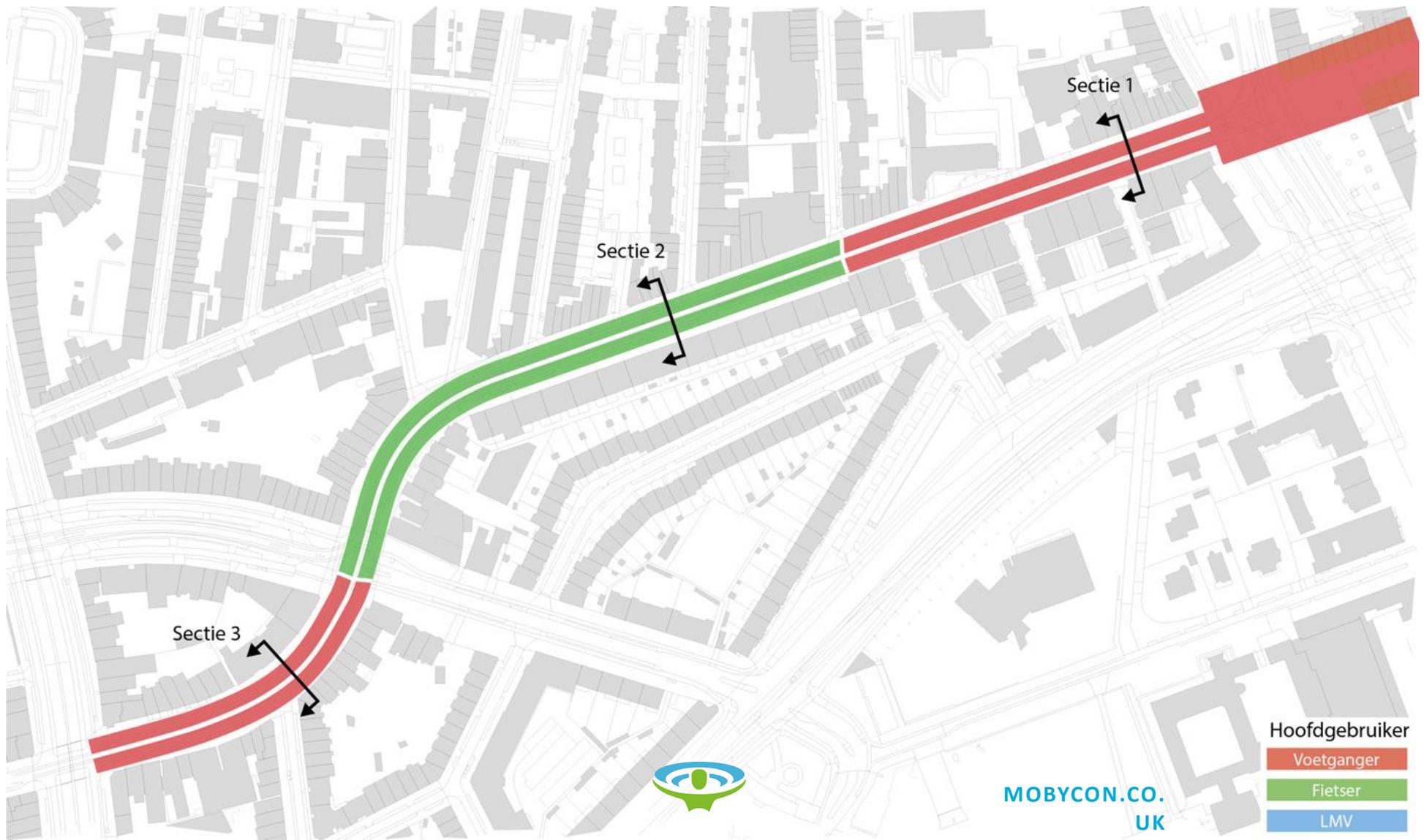


APPROCHE PAR PROCESSUS

- Préparation
- Ateliers
- Mise en œuvre



SCÉNARIO : SERRE-LIVRES (2)



MONTAGE PHOTO



TOUT LE MONDE A LE DROIT DE RENTRER CHEZ SOI !

Cela nécessite une approche systématique pour mélanger, séparer et donner accès aux différentes familles de véhicules, en fonction des activités urbaines dans une zone.a



MERCI POUR VOTRE ATTENTION !

Johan Diepens

Fondateur et directeur

j.diepens@mobycon.com





MOBYCON

DELFT | ZWOLLE | 'S-HERTOGENBOSCH | BERLIJN (D) | OTTAWA (CA) | DURHAM (USA)

MOBYCON.NL | MOBYCON.COM