

# Apaisement du trafic

# Zürich (CH)

Les « zones 30 » font assurément partie des outils privilégiés d'une politique visant - au travers de la modération de la vitesse en ville - à redéfinir les priorités en termes de déplacements. Elles permettent en effet de concilier sécurité, circulation et vie locale dans tous les quartiers où l'habitat, les activités, la vie sociale dominent. Elles accroissent la sécurité des différents usagers. Mais ce n'est pas tout. Elles améliorent également la qualité de vie, souhaitée par une part grandissante de nos concitoyens, par un meilleur partage de la voirie entre ces mêmes usagers et redistribuent les cartes quant à l'utilisation du réseau viaire et aux priorités modales. Elles participent d'une maîtrise des consommations énergétiques et des émissions polluantes et de gaz à effet de serre au niveau urbain. Mais elles contrarient aussi les habitudes... A Zürich, une véritable politique de développement des « zones 30 » a vu le jour. Qu'en est-il exactement ? Quels enseignements peut-on tirer et quelles perspectives peut-on dégager à la lumière de cette expérience ?

## ASPECTS GENERAUX

La ville de Zürich, capitale du canton de même nom et première ville de Suisse, compte 363 000 habitants (près de 1 million avec l'agglomération). Bien que site industriel important, Zürich est avant tout aujourd'hui le plus grand centre bancaire et financier de Suisse. Outre les sièges de nombreuses banques et groupements bancaires, s'y sont également implantés la Bourse Suisse et le marché de l'or. Les emplois dans la ville sont au nombre de 330 000. De plus, Zürich est le premier centre universitaire et culturel de Suisse.



## CONTEXTE

Zürich mène depuis longtemps une politique urbaine qui prend en compte la réduction de l'usage de la voiture en ville. Les premières idées visant une diminution de la circulation automobile ont été formulées en 1972. La limitation des véhicules motorisés en centre ville et dans les zones d'habitation a été le *credo* dans les années 70. Dans la seconde moitié des années 80, grâce à la loi fédérale sur la protection de l'environnement et l'ordonnance sur la protection de l'air, la politique des transports de Zürich a reçu de nouvelles orientations.

En 1987, le Conseil de la ville de Zürich a redéfini ses objectifs en matière de politique des transports et a ainsi accentué son engagement dans ce domaine. Il s'agissait surtout de :

- promouvoir le transport public,
- réduire la circulation automobile,
- canaliser le trafic et le limiter fortement dans les zones résidentielles,
- réduire le nombre de places de parking pour les personnes qui utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail),
- favoriser une mobilité propre avec un développement du vélo et de la marche.

En 1995, la ville a mis en place les lignes directrices de son Agenda 21. Elles ont également touché sa politique des transports.

Aujourd'hui, Zürich est considérée comme une ville d'avant-garde dans le domaine des transports. En cas de conflit d'intérêt entre les différents acteurs du domaine, les autorités de la ville donnent systématiquement la préférence aux transports publics. Ainsi, elle développe un vaste réseau de bus, tramways et trains urbains (S-Bahn), qui permet des déplacements confortables et rapides en ville et dans son agglomération.

De plus, grâce aux nouvelles technologies, la ville de Zürich a mis en place un nouveau système de contrôle des feux de signalisation favorable aux transports publics.

Depuis deux ans, la ville de Zürich occupe la première place d'une étude comparative sur la qualité de vie dans 250 villes internationales (« 2000 Mercer worldwide quality of living survey »). De multiples facteurs dont la politique verte de la ville joue un rôle important.

Toutefois, le développement des transports propres ne suffit pas à lui seul : il doit s'accompagner d'une restriction de la circulation en ville. Ainsi est apparue l'idée du développement des zones 30.

## EXPERIENCE DE ZÜRICH (CH)

### Politique de développement des zones 30

La Confédération a créé la base légale en 1989. Ainsi, les nombreux aménagements de voirie et les mesures de police destinées à restreindre la circulation dans les zones résidentielles ont été complétées en 1991 par l'introduction de zones 30. Avant cette mesure, on ne pouvait pas utiliser la limitation à 30 km/h.

Au début, les objectifs principaux de la ville en terme de circulation étaient :

- la réduction de la vitesse,
- la sécurité des citoyens,
- la suppression du transport routier,
- la réduction du bruit et de la pollution.

De façon générale, il s'agissait surtout d'une amélioration du cadre de vie. Mis à part ces objectifs globaux pour la ville, les préoccupations des associations de parents d'élèves et des associations de quartier, sensibles à l'insécurité sur le chemin de l'école et au problème de vitesse en ville, ont fait des zones 30 un sujet délicat.

### Planification

Par l'intermédiaire de l'Association Transport et Environnement, s'occupant des questions de mobilité pour la Romandie, les demandes des associations ont été transmises à la municipalité. La municipalité n'a quasiment pas trouvé de ville modèle en Suisse. Il lui a fallu s'appuyer sur ce qui avait déjà été entrepris à l'étranger, notamment en Allemagne.

La première zone 30 a été inaugurée le 13 mai 1991 dans le quartier de Schwamendingen. Mais, l'accueil réservé par la population n'était pas celui escompté. La construction de certaines zones 30 a même parfois été bloquée par des recours en justice.

Les services municipaux se sont rendus compte que la création de zones 30 ne doit pas s'arrêter à l'implantation de panneaux de limitation de vitesse. Une telle action doit impérativement être accompagnée par :

- un changement des mentalités,
- des aménagements,
- une acceptation par la population,
- une mise en œuvre à grande échelle.

La ville a donc adopté une nouvelle stratégie en associant directement la population aux décisions. Depuis fin 1999, la concertation des parents d'élèves a alors été privilégiée et la population a été impliquée lors des réflexions sur le plan « zones 30 ». Dès lors, les acteurs impliqués étaient non seulement les spécialistes de l'administration des travaux publics et de la police municipale mais aussi une délégation des habitants du quartier concerné.



## Aspects techniques et organisationnels

Au début du projet, différents types d'aménagements constituaient les zones 30 :

- des mini rond-points avec double pastille rehaussée et totem qui sont des éléments de freinage,
- des rétrécissements de la chaussée pour empêcher les croisements de véhicules,
- des avancées de trottoirs formant des chicanes et du stationnement alterné (souvent par bloc de quatre places de parking).



Peu de temps après la mise en place des premières zones 30, la ville a renoncé à ces constructions pour se limiter à des mesures de signalisation. Depuis, seuls quatre éléments caractérisent une zone 30 :

- les marquages aux carrefours,
- les espaces de stationnement,
- les ralentisseurs visuels comme, par exemple, une pastille de couleur et des marquages au sol,
- les panneaux « zone 30 » au début et en fin de zone.



## Communication et sensibilisation, mesures en faveur des zone 30

Afin de promouvoir la mise en place de zones 30, une grande campagne de sensibilisation est menée par la ville de Zürich. Ainsi, des annonces, des spots publicitaires à la radio et des diaporamas publiés dans les cinémas sont censés informer le public sur les avantages des zones 30. La ville distribue aussi des prospectus et des affiches à quatre motifs différents (taille 90,5 x 128 cm) édités par la police municipale en coopération avec le service de la voirie de la ville. Toutes ces actions ont un logo commun : le chiffre 30 en noir entouré par un cœur rouge. Enfin, la ville a mis en ligne le site Internet [www.tempo30-zh.ch](http://www.tempo30-zh.ch) où une base de données permet de s'informer sur les quartiers à vitesse modérée.

De plus, l'instauration d'une zone 30 à Zürich est toujours accompagnée d'une information auprès des riverains (commerçants et habitants) et des automobilistes. Pour que le 30 km/h entre dans les habitudes, des radars indiquent automatiquement la vitesse des véhicules qui circulent en zone 30 sur un panneau d'affichage. Ces contrôles de vitesse sont en vigueur pendant 10 jours environ. En cas de non-respect de la limite de vitesse, la police intervient alors ponctuellement et si c'est nécessaire, la ville fait poser des ralentisseurs. Dès la troisième semaine, toute infraction au règlement est sanctionnée.

Aujourd'hui, les 120 zones 30 prévues dans la ville de Zürich sont en place et couvrent la totalité des quartiers d'habitation. Grâce à une politique exemplaire, la ville de Zürich a même réussi à créer 80 zones 30 dans la seule année 2000.



## Coûts

Les zones 30 se sont avérées très rentables. Par rapport à d'autres projets routiers, la réalisation des zones 30 est peu coûteuse et réalisable dans un temps très court.

Mesures	Coût
Marquage et changement de revêtement (ralentisseur/pastille de couleur)	1 500 FS / 1 006 €
Double pastille de couleur	2 500 FS / 1 677 €
Mini rond-point avec totem	12 700 FS / 8 519 €
Pastille rehaussée simple	7 000 FS / 4 695 €

# EVALUATION

Des sondages ont montré que, dans les dernières années, la politique de la ville de Zürich a eu deux effets positifs :

- une amélioration de la sécurité routière,
- un plus grand respect des vitesses et une plus grande acceptation des zones 30 par la population.

En effet, le nombre et la gravité des accidents enregistrés par de la police a légèrement baissé depuis l'instauration des zones 30. Alors qu'il y avait un nombre très important de blessés graves avant ce projet, on compte aujourd'hui une plus grande part de blessures légères lors d'accidents piétons-voitures. Depuis la mise en place des zones 30, le nombre de piétons renversés a baissé de 30 à 50%.

La politique de la ville de Zürich a aussi visé à faire accepter les zones 30 par la population. D'après une enquête réalisée en juillet 2002 auprès de 150 personnes, 91% des personnes interrogées sont favorables aux zones 30. Les réponses des habitants et des automobilistes ne diffèrent que légèrement.

Cependant, l'enquête a aussi montré des points à améliorer. Environ 10% des personnes interrogées ne savaient pas exactement comment traverser un mini rond-point ou croyaient que dans une zone 30, la priorité était aux piétons. L'enquête a montré que 13% des habitants et 18% des automobilistes ne connaissaient pas les règles en vigueur dans les zones 30. La ville de Zürich s'apprête donc à lancer des campagnes de communication afin d'améliorer ces statistiques.

# PERSPECTIVES

A l'avenir, le respect des zones 30 se fera grâce à une communication renforcée et aux modifications de quelques zones 30. Zürich doit encore améliorer sa politique de transport et la rendre durable pour garder son attractivité et sa qualité de vie.

Les statistiques suisses des transports pour 2001 montrent une croissance constante de la mobilité due principalement à l'accroissement du trafic individuel motorisé. En ce qui concerne le nombre de trajets effectués, la ville de Zürich veut donner la priorité aux transports publics, aux déplacements à pied et en vélo. C'est pourquoi, en mai 2001, le Conseil municipal a donné son accord à une nouvelle politique de transport destinée à préserver ce qui avait été fait précédemment et à rendre la mobilité des citoyens plus durable.

La nouvelle stratégie en terme de mobilité visera donc à :

- optimiser les structures existantes,
- compléter l'infrastructure d'une façon ciblée (pistes cyclables, etc.),
- innover et soutenir de nouvelles idées.

## POUR ALLER PLUS LOIN

### Stadt Zürich

Tiefbauamt - Verkehrsplanung

Mr. Ruedi Ott

Amtshaus V - Werdmühleplatz 3

Postfach

CH-8023 Zürich

Tel : +41 1 216 26 60

Fax : +41 1 216 27 14

E-mail : [ruedi.ott@taz.stzh.ch](mailto:ruedi.ott@taz.stzh.ch)

Site Internet : [www.tempo30-zh.ch](http://www.tempo30-zh.ch)

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de Zürich et au soutien technique et financier de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) – Délégation Régionale Nord-Pas-de-Calais.



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Energie

