# Circulation urbaine : les recettes de seize villes

Autor(en): **Brutsch, François**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **24 (1987)**

Heft 876

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1019806

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

*CIRCULATION URBAINE*

# Les recettes de seize villes

■ (*fb*) Dans le sillage de la législation sur la protection de l'environnement, l'exécutif de la ville de Zurich demande un crédit de 80 millions de francs pour des mesures de réduction, de canalisation et de modération du trafic motorisé. Un projet qui s'insère dans une politique globale comprenant également le développement des transports publics, la réduction de l'offre de stationnement (en particulier pour les pendulaires) et la promotion des déplacements à pied et à vélo.

En cours depuis plusieurs mois, le débat est vif sur les bords de la Limmat. Et la presse y joue un rôle actif à coup de dossiers solidement charpentés. La *Neue Zürcher Zeitung* et le *Tages Anzeiger*, en pleine émulation, ont ainsi publié pendant plusieurs semaines des enquêtes sur la circulation dans différentes villes (voir encadré).

Quatorze villes, mais une grande similitude des problèmes auxquels elles sont confrontées et des politiques mises en œuvre: accroissement des besoins de déplacement et impossibilité physique de les satisfaire en développant la motorisation individuelle en ville; recherche d'une mobilité qui ne sacrifie pas le cadre urbain et la qualité de la vie. Transcendant toutes les différences culturelles qu'il peut y avoir entre Rome et Stockholm, Hambourg et Singapour, cela paraît bien être le mode de vie urbain qui, pour survivre, postule l'adaptation des modes de déplacement.

Mais les différences ne manquent pas, de Marseille qui cherche à séduire avec le métro sans mesures restrictives pour l'automobile — elle prolonge aussi ses autoroutes — à Singapour où la dissuasion financière joue à plein contre l'automobile en général, et le trafic pendulaire en particulier: depuis 10 ans, il faut payer pour entrer le matin au centre-ville avec moins de 3 passagers à bord (Stockholm envisage une mesure similaire... dont le produit servirait aussi à financer les travaux routiers.)

### La découverte du parcomètre

L'histoire et l'apprentissage que représentent les étapes de l'évolution urbaine se lisent à travers ces villes allemandes (Stuttgart, par exemple) où la communauté tarifaire, voire de trafic des transports publics (mise sur pied d'une offre intégrée) est une rélaité ancienne alors que Milan, comme Genève ou d'autres, s'emploie à développer aujourd'hui un réseau démantelé. Si Rome découvre le parcomètre horaire, Stockholm en fait un instrument de régulation sophistiqué à tarif et durée variables. Plusieurs villes favorisent les habitants de certaines zones en leur réservant le stationnement au moyen d'une vignette.

A travers la plupart des exemples, la politique du parcage s'affirme d'ailleurs comme le nœud du problème: la disponibilité de stationnement est le moteur du trafic, qui se déplace toujours d'une place à une autre. Dans les villes, le parcage pendulaire est le plus souvent banni, pour être reporté (comme à Hambourg ou Berne) sur de nombreux parcs d'échange avec les transports publics, hors de ville.

### Place au vélo

A Bâle comme à Zurich, le potentiel du vélo — seul ou en liaison avec les transports publics — pour assurer une part de substitution du trafic motorisé n'est pas oublié. Une étude allemande a montré qu'un trajet en voiture sur deux fait moins de 5 km, un sur trois moins de 3 km, un sur huit moins de 1 km; des distances facilement parcourues à vélo. La ville de Graz, en Autriche, s'est lancée dans un ambitieux programme pour créer un important réseau cyclable en réaffectant notamment des routes existantes. Cette politique est intégrée dans un concept qui comprend une importante zone piétonne couvrant la vieille ville, une stricte prohibition du parcage pendulaire, le développement des transports publics et la canalisation du trafic automobile.

*Les enquêtes de la* Neue Zürcher Zeitung *et du* Tages Anzeiger *ont porté sur 14 villes, à travers 16 articles: Berne (NZZ 24.3), Bâle (NZZ 30.3), Genève (NZZ 13.4), Hambourg (NZZ 30.4, TA 1.7), Munich (TA 30.5), Stuttgart (TA 7.7), Darmstadt (TA 15.7), Graz (TA 13.6), Rome (TA 18.6), Milan (NZZ 14.5), Marseille (NZZ 22.4), Stockholm (NZZ 1.6), Londres (TA 24.7), Singapour (NZZ 22.5).*

## 30 km / h

En Allemamagne, Darmstadt et Hambourg se sont lancées dans la mise en place à grande échelle d'une limitation de vitesse à 30 km/h dans les zones d'habitation. Une nette hiérarchie des voies intervient entre les axes de transit, où la fluidité est recherchée par la signalisation lumineuse, et l'intérieur des quartiers exempts de feux, stops et même marquages au sol (passages pour piétons, milieu de chaussée). Le résultat est positif aussi bien sous l'angle de la sécurité que de l'atteinte à l'environnement, car une telle réduction de la vitesse induit une circulation sans accélération ni à-coup. Une réponse aux ingénieurs en chambre pour qui une vitesse réduite représente des émissions accrues.

# Morne dimanche

■ (*mam*) La Table ouverte de ce dimanche du Jeûne marquait l'entrée en campagne de la TV romande. A quatre semaines des élections, cette première émission consacrée à l'enjeu du 18 octobre a paru bien terne. La présence sur le plateau de notre rédacteur responsable, Jean-Daniel Delley, de l'"incontournable" Denis