

① PRESENTATION DE LA SUISSE

3347

Avertissement

Ce rapide survol de la Suisse puis de Zürich, nous est apparu nécessaire afin de mieux appréhender les composantes et les spécificités de notre ville d'étude. Précisons également que cette analyse, sommaire, ne manquera pas d'être étayée, complétée et affinée.

- Localisation: au cœur de l'Europe

La Suisse se situe au cœur de l'Europe et de l'arc Alpin. D'une superficie réduite, -41 293 km², la confédération Helvétique n'en constitue pas moins un carrefour important entre l'Europe méridionale et septentrionale.

Le pays est bordé par 5 États, à savoir : au nord, l'Allemagne ; à l'ouest la France ; au sud l'Italie ; à l'est, l'Autriche et le Liechtenstein.

-Carte de la situation de la Suisse en Europe-

- Géographie : une topographie contraignante

Trois entités géographiques structurent la Suisse :

- Les Alpes, englobent 60% du territoire et se localisent essentiellement au sud.
- Le Jura au nord, composent une entité distincte à l'altitude moins marquée que les Alpes.
- Le Plateau (ou Mittelland, Moyen-Pays) entre Alpes et Jura, s'étend quant à lui de Genève au lac de Constance.

Sa configuration, au relief assagi, le désigne comme l'oecumène suisse. Cet espace rassemble, de fait, la majeure partie de la population ainsi que les plus grandes villes du pays.

- Histoire : un État fédéral multilingue

La confédération helvétique trouve son origine dans l'alliance de trois cantons en 1291 : Uri, Schwiz et Unterwald. Progressivement, d'autres cantons viendront se greffer à cette structure pour former aujourd'hui un État fédéral de 26 cantons et demi-cantons. Par ailleurs, Berne constitue la capitale fédérale du pays depuis 1848.

Fruit de l'histoire, le plurilinguisme caractérise la population suisse. Quatre langues sont principalement usitées : l'allemand (63,6%), le français (19,2%) l'Italien (7,6%) et le Romanche (moins de 1%).

- Les Institutions

L'État suisse possède trois niveaux de compétence, à savoir ceux de la Confédération, des cantons et des 3 000 communes. Les cantons sont souverains et exercent l'ensemble des pouvoirs non délégués à la Confédération.

De plus, le système gouvernemental suisse est basé sur l'exercice de la démocratie semi-directe. Le référendum constitue, ainsi, un élément incontournable du pays.

- **Population et Villes : une concentration urbaine sur la Plateau**

L'État helvétique compte un peu plus de 7 millions d'habitants à la fin des années 90. La densité moyenne (nombre d'habitants au km²) y avoisine les 160 habitants au km² avec toutefois des disparités importantes : on atteint dans la région du Moyen-Pays (Plateau). Cette zone concentre la plupart des villes suisses.

Précisons que la tendance actuelle est au vieillissement de la population et à la baisse de la natalité.

- Carte et localisation des principales villes suisses -

- **L'Économie suisse : une incontestable réussite**

La Suisse possède une économie qui la place au rang des nations les plus riches. L'ensemble de ses indicateurs reflète le succès flagrant de son économie. Les facteurs d'une telle performance relèvent de faits historiques et sociologiques. Ces éléments sont :

- L'existence d'une société multiculturelle,
- La stabilité du régime politique et la réalité d'une démocratie semi-directe,
- La fiabilité du système juridique,
- La décentralisation du pouvoir public (fédéralisme)
- La défense du libre-échange,
- La faible intervention étatique et l'absence relative de secteurs subventionnés.

- graphique comparant les PIB des pays développés -

La Suisse est un État paradoxal. Ce petit pays a su, en effet, engendrer des richesses importantes sur un territoire étriqué et sans ressource. Qui plus est, la Suisse compose un pays uni (Confédération), toutefois marqué par des divisions culturelles non négligeables (opposition de la Suisse romande et alémanique). Enfin, malgré une économie très ouverte à la mondialisation, la Suisse continue de boudier l'Union Européenne et reste très (trop ?) attachée à sa neutralité...

② ZÜRICH

Germanophone, Zürich est avant tout la capitale économique et financière de la Suisse. Si la ville menace de devenir trop grande, trop puissante et de perturber l'équilibre judicieux du pays, Zürich est la courroie de transmission qui amène de nouvelles idées dans la conscience des Suisses.

- Situation

Zürich, se localise au nord-ouest du Mittelland, à la confluence de la Sihl et de la Limmat. La ville se situe à la source de la Limmat, c'est à dire sur les bords du Lac de Zürich (« Zürichsee »). Zürich, est à 85 km au sud-est de Bâle, à 122 km au nord-est de Berne, à 278 km au nord-est de Genève, à 229 km au nord-ouest de Lugano et à 86 km à l'ouest de St-Gall.

- Population : l'agglomération la plus importante du pays

Zürich forme aujourd'hui l'agglomération la plus importante de la Suisse. Elle frise le million d'habitants, ce qui lui confère un statut de métropole internationale. Zürich menace désormais de briser l'équilibre précaire qui régnait entre les villes suisses.

Ce principe à la base même de la Confédération semble remis en cause par l'hégémonie croissante de la capitale économique du pays.

- Développement urbain

De nos jours, le vieux Zürich ne forme plus qu'un petit noyau à l'extrémité nord du lac. La ville s'est, en effet, considérablement étendue depuis son implantation primitive le long de la rive droite de la Limmat. Notons que ce n'est qu'à partir du XIX^{ème} siècle que le développement économique opulent de la ville a favorisé l'expansion urbaine.

Ainsi, en 1833, Zürich démolit les fortifications qui la contenaient depuis le XVII^{ème} siècle puis poursuit son essor par l'édification de prestigieux bâtiments : le polytechnicum (école polytechnique), l'université, la gare centrale,... Ainsi, la ville annexe en 1893, 11 communes environnantes qui constituent désormais autant de quartiers.

Par la suite, la ville continue sa croissance urbaine pour se déployer de part et d'autre des rives de son Lac.

Aujourd'hui, l'agglomération de Zürich s'étend au-delà des limites du canton. La région métropolitaine se prolonge désormais sur trois axes autoroutiers, Winterthur au nord-est, Baden au nord-ouest, et Zug au sud. Ce développement urbain, intervenu à partir des années 60, est étroitement lié à l'avènement de l'automobile.

• Histoire

Trois tournants décisifs liés à trois personnalités - ont marqué l'histoire de la ville :

- Rodolf BRUN (env. 1300–1360) : Fondateur du régime corporatif et premier maire de Zürich, Rodolf Brun s'élève contre l'aristocratie locale et obtient ainsi une constitution qui reconnaît les droits des artisans. La tradition démocratique et république de Zürich naît dès cette époque.
- Ulrich ZWINGLI (1484–1531) : Il est l'instigateur de la réforme. Sous son impulsion, la ville se transforme en une commune puritaine et austère.

Alfred ESCHER (1819-1884). Fondateur de la banque de crédit « schweizerische Kreditanstalt », il a participé à l'essor économique et financier de la ville. En outre, Alfred ESCHER a beaucoup investi dans les différents moyens de transport et a permis à Zürich d'accéder à une desserte propice au développement.

Ces trois personnages ont largement participé à créer un tempérament spécifique à Zürich. La fusion des idées républicaines, puritaines et libérales, directement héritée de BRUN, ZWINGLI et ESCHER a contribué, très tôt au développement d'une bourgeoisie innovante.

Cette rapide approche de Zurich, de son histoire et de son développement urbain ne manquera pas d'être complétée à l'aide de nos prochaines investigations. Toujours est-il que ces éléments permettent, d'ores et déjà, de mieux saisir l'âme de la ville. Une analyse urbaine viendra, en effet, étayer notre vision de Zürich et de ses environs.

③ LES DEPLACEMENTS URBAINS A ZÜRICH : UN « MODELE » STRUCTURE SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

- Maîtriser pour préserver...

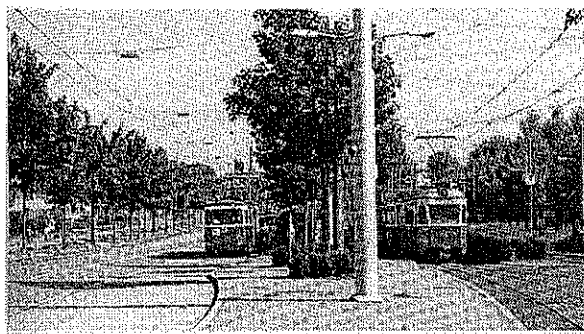
A Zürich, la gestion de la mobilité en ville est issue d'une large réflexion sur la maîtrise des déplacements née dans les années soixante-dix. Confrontée comme la plupart des villes européennes à des problèmes de congestion et de pollutions (visuelles, sonores, émissions gazeuses) liés à l'accroissement du trafic automobile, Zürich cherche des stratégies qui permettent aux résidents de vivre dans un environnement où les nuisances urbaines sont minimales.

La voiture étant désignée coupable de détruire « insidieusement la ville »¹, les élus locaux décident alors de contenir son développement par deux actions complémentaires.

D'une part, la municipalité prend différentes mesures restrictives à l'encontre de la voiture. Par exemple, elle décide de modérer la circulation dans les zones résidentielles afin de redonner à la rue un visage plus agréable.

D'autre part, elle s'engage, à la demande des habitants, dans une véritable politique d'amélioration du réseau de transport en commun de la ville. Ainsi, en 1977, la population accepte de consacrer un milliard de francs français au développement du tram et du bus. Par cette décision, elle affiche sa volonté d'accorder la priorité des transports en commun sur la voiture particulière.

La municipalité souhaite que les transports en commun et les modes propres gagnent des parts de marché sur l'automobile.



Aujourd'hui, de nouvelles priorités sont venues compléter la liste des premiers objectifs, démontrant la politique très volontariste des élus et de la population de Zürich. Ces priorités sont au nombre de 8 :

- lutter contre la congestion
- dévier le trafic de transit
- réduire la circulation automobile
- restreindre le stationnement public et privé dans le centre
- développer les transports en commun
- promouvoir la marche à pied et les deux-roues
- améliorer la protection de l'environnement
- améliorer le cadre de vie

¹ Ruedi AESCHBACHER, conseiller municipal responsable de la politique des transports

- Une ambition collective : dissuader la voiture particulière

La loi fédérale relative à la protection de l'environnement de 1985 est venue conforter les actions déjà entreprises par Zürich pour dissuader l'usage de l'automobile. Cette loi a pour objectif de limiter les nuisances urbaines en retrouvant les niveaux des années cinquante.

La voiture restant le mode privilégié de la rapidité, de la liberté,..., Zürich ne cherche pas à la bannir du centre-ville comme à Bologne ou Milan. En revanche, par des mesures coercitives, elle essaie d'inciter les citoyens à lui préférer les transports en commun. Ces actions sont de plusieurs ordres :

- partage de la voirie

Sur la chaussée, les transports en commun ont généralement la priorité sur la voiture particulière notamment au niveau des carrefours : les bus et les tram peuvent actionner les feux à distance afin d'assurer la fluidité de la circulation. De même, dans certaines zones, les piétons et les deux roues sont aussi prioritaires.

- canalisation de la circulation

- protection des zones résidentielles

Dans l'optique de sécuriser les zones résidentielles face aux dangers de la circulation automobile : des aménagements (chicanes, dos d'âne, rétrécissement de chaussée) sont ainsi prévus pour limiter la vitesse à 30 km/h.

- déviation du trafic de transit externe à l'agglomération par la construction ou l'aménagement de périphériques...

- stationnement

Depuis de nombreuses années, Zürich cherche à diminuer fortement le nombre de places de parking par des règles d'urbanisme très draconiennes. Soit elle les supprime (10.000 places de stationnement au cours des dix dernières années en centre ville), soit elle en interdit la construction lorsque les opérations sont proches du centre ville.

Parallèlement, la ville a mis en place une tarification extrêmement élevée ainsi qu'une durée de stationnement réduite qui n'invitent pas le citoyen à utiliser sa voiture pour se rendre dans le centre.

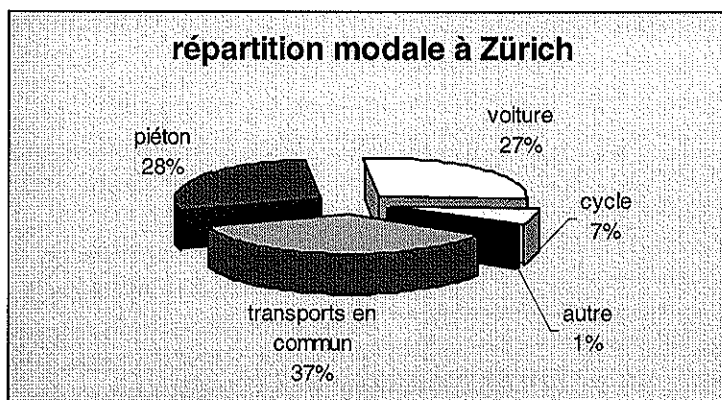
De même, dans les quartiers d'habitation, le stationnement est réservé aux seuls résidents, évitant ainsi le stationnement des véhicules des péri-urbains travaillant à Zürich.

L'efficacité de cette politique est telle que Zürich possède un des plus faibles taux d'usage de la voiture pour les déplacements urbains. Si l'on prend l'ensemble des déplacements effectués en voiture ou en transport en commun, on s'aperçoit qu'un déplacement sur deux est réalisé en voiture et un sur trois pour les déplacements centraux.

Voir tableau ci-après

PARTS DE MARCHÉ DE LA VOITURE PARTICULIÈRE SUR L'AGGLOMÉRATION, EN % PAR RAPPORT AU TOTAL VOITURE PARTICULIÈRE + TRANSPORTS EN COMMUN				
INDICATEURS	Zürich (1.100.000 hab en 1990)	Berne (925.000 hab en 1990)	Bologne (910.000 hab en 1990)	Oslo (1.000.000 hab en 1989)
MOYENNE sur la journée	50	52	63	70
Centre-centre	35	25	55	60
Centre-périphérie	65	45	65	55
Périphérie-périphérie	85	85	80	84

Source : Transports Urbains, n°81, page 9



- Développer les transports en commun

Aujourd'hui, forte de sa politique, Zürich a réussi à structurer un réseau de transport collectif très performant présenté comme un modèle à suivre. Deux chiffres illustrent l'efficacité du réseau :

- Environ 1 million de déplacement par jour dans l'agglomération.
- 536 voyages/an/habitant sur le réseau de transport public



	Zürich	Berne	Milan	Stuttgart	Madrid
Voyages an et par habitant	536	600	399	312	252

Source : synthèse INRETS, n°33, page 195

Le réseau de transports urbains de Zürich s'organise autour de 13 lignes de tramway, 5 lignes de trolleybus, 18 lignes d'autobus, 9 lignes de bus de quartier et 1 funiculaire

Un RER (S-Bahn) vient s'ajouter à ce maillage. Certes, le réseau de Zürich n'est pas des plus modernes mais il offre une bonne qualité de service.

1. L'organisation du système de transport

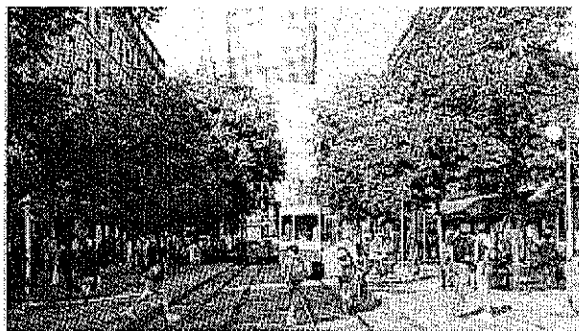
Les communes de l'agglomération zürichoise ainsi que le canton ont créé, à la fin des années 80, 6 syndicats de transport régional qui ont confié leur gestion à la VBZ (« *Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich* ») ou Züri-Linie.

La VBZ est un service industriel de la collectivité. L'exploitation peut revenir à des entreprises privées mais la VBZ reste le principal exploitant avec 13 lignes de tramways sur 109 km, 6 lignes de trolleybus sur 41 km, 17 lignes d'autobus urbains sur 92.5 km...

Un tel réseau coûte extrêmement cher à la collectivité et même s'il possède une des meilleures rentabilités, il n'en demeure pas moins déficitaire. C'est le canton qui comble en partie ce déficit (216 millions de Francs suisses, soit environ 800 millions de nos francs).

En 1990, un nouvel acteur est apparu dans le système organisationnel. Il s'agit d'une communauté de transports, nommée le ZVV (« *Zürcher Verkehrs Verbund* ») qui réunit toutes les entreprises des transports sur le canton.

Son objectif est de mettre en place une tarification unique sur l'ensemble des transports publics adaptée à l'offre.



2. Le service

Le service est de qualité et place les transports zürichoises dans les meilleurs en Europe.

Le réseau débute à 5h15 et s'achève à 0h00.

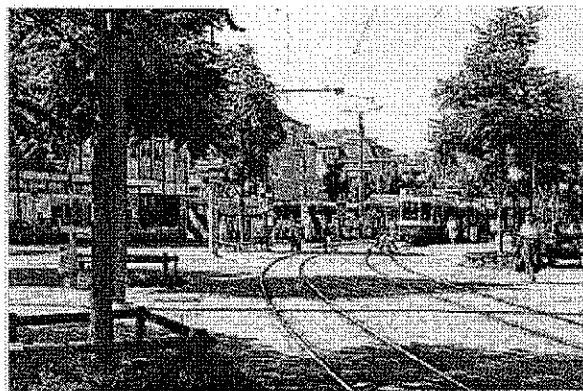
Les fréquences sont élevées : 6 minutes en heures de pointe et 8 minutes en heures creuses, 12 minutes après 20h00. L'attente est donc plutôt brève... d'autant plus que chaque habitant habite à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus ou de tram.



3. Le tarif

La tarification des transports zürichoises est unique, zonale et multimodale. L'utilisateur peut donc prendre tous les modes de transports proposés par la ZVV avec un billet valable soit une demi-heure (trajet court) soit une heure (trajet long).

Le prix du billet à l'unité est de 8 francs français pour un trajet court et de 13 francs pour un trajet long. Les transports publics sont donc relativement chers.

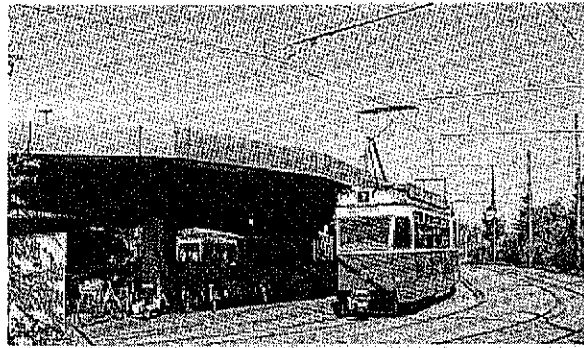


4. La multimodalité

Elle constitue un objectif important de la politique des transports en commun.

Les actions déjà menées sont de deux ordres :

- création de 3 parcs-relais. Deux innovations l'accompagnent. D'une part, un panneau indique le temps d'accès au centre ville par le tramway. D'autre part, le ticket de stationnement permet la circulation sur le réseau de transports en commun.
- Des parcs à vélos à proximité des arrêts.



Ces mesures contraignantes envers les automobilistes ont abouti à la création d'un parti politique de défense des intérêts des automobilistes. Aussi, les habitants adhèrent-ils vraiment à cette politique coercitive ?

De plus, si la ville semble avoir enrayée les problèmes de congestion et de pollution liés à l'automobile, quels sont les prochains objectifs municipaux en matière de transports ?

Peut-on réconcilier Zürich et l'automobile ?

ZURICH ... PREMIERES IMPRESSIONS

Loin de s'exhiber affairée et trépidante comme l'aurait pu laisser entendre sa position stratégique sur la place boursière internationale, Zurich s'est révélée à nous plutôt calme et paisible.

Ici, point de larges avenues rectilignes à la manière du baron Haussmann, mais au contraire, une succession de voies à échelle humaine. Le cœur de la cité se compose ainsi de ruelles pavées et animées. Ces rues commerçantes et achalandées sont prétexte aux déplacements piétonniers

En outre, l'omniprésence de la nature conforte Zurich en tant que ville verte. Arbres, bosquets, massifs floraux s'infiltrant jusqu'au cœur de la ville. Les boisements des collines non urbanisées, qui encadrent la ville semblent descendre au plus près des rives de la Limmat.

Limmat qui avec la Sihl et le lac de Zurich (Zürichsee) place l'eau comme élément fondamental de la morphologie urbaine de la ville. De nombreux ponts relient les berges et constituent autant de liens entre les différents quartiers.

Les moyens de déplacement sont multiples à Zurich. La mobilité en est facilitée et semble aisée, que cela soit à pied, à vélo, en transport en commun ou en voiture.

En effet, la place laissée aux transports en commun et aux circulations douces est telle que l'encombrement de la voirie par les automobilistes est quasi inexistant. L'absence de trafic intense dans le centre ancien et les voies le ceinturant constitue à nos yeux une caractéristique importante de la ville.¹

Pourtant une difficulté majeure persiste dans ce paysage, elle concerne les carrefours où se mêlent TC², VP² et circulations douces. Ceux-ci demeurent complexes et accidentogènes malgré toutes les précautions qui sont prises par les conducteurs.

Tous les publics sont concernés à Zurich par l'utilisation des transports en commun. Pourtant loin de posséder des véhicules high-tech, au design futuriste, la ville dispose de tramways au charme pittoresque presque désuet.

Enfin est-ce parce que nous nous interrogeons sur leur ville que les zurichois nous ont semblé ouverts à la discussion et accueillants ? Ou bien serait-ce davantage une question de mentalités forgées par l'histoire d'un pays où se côtoient diverses cultures et plusieurs langues ?

¹ TC : Transport en commun

² VP : Voiture particulière

1. LES GRANDES POLARITES A ZURICH

Cf carte jointe des polarités et zones d'activités à Zurich

Zurich est le principal centre économique de Suisse.

Dans le centre ville, on retrouve le quartier d'affaires qui s'organise autour de la Bahnhofstrasse et qui bénéficie parallèlement de la concentration des services administratifs, de la gare, et des principaux centres universitaires.

Néanmoins, le manque de place et le prix du foncier extrêmement élevé à Zürich imposent aux entreprises de trouver d'autres sites d'implantation au nord de la ville, majoritairement en direction de l'aéroport, situé à 11 kilomètres du centre ville.

Par ailleurs, on trouve de nombreuses entreprises et industries à proximité de la gare entre les voies de chemin de fer et la Limmat.

Les zones d'activités regroupent l'industrie des machines et du textile.

Enfin, il faut signaler la présence des collines qui jalonnent le paysage et encerclent la ville. A l'instar de l'Uetliberg qui domine la ville avec un sommet culminant à 813 mètres, elles offrent de nombreux points de vue sur Zurich. Tout comme le lac, elles constituent des lieux de villégiature appréciés par les citoyens en quête de nature et de randonnées à pied ou à vélo.

Se posent alors plusieurs questions ayant trait à la mobilité :

- Comment sont reliés les différents pôles ?
- Les nouvelles zones d'activités sont-elles desservies ?

2. LES TRANSPORTS EN COMMUN A ZURICH

• DESCRIPTION

La ville et la région de Zurich disposent d'un réseau de transport dense de transport public. C'est avec le S-Bahn, le tramway, le bus, le trolleybus, le bateau, le funiculaire et le téléphérique que les habitants et les visiteurs parcourent les environs et la ville de Zurich.

Le réseau de transport zurichois est organisé selon un modèle théorique dont les multiples lignes de tramway en constitue l'armature principale. Chaque mode de transport en commun dispose d'un rôle bien défini.

Selon ce modèle, chaque quartier de la ville est drainé par deux lignes de tram. L'une d'elle vient desservir directement le quartier au cœur de la ville (la gare par exemple) tandis que la seconde est le support d'un maillage interquartier et relie directement une zone péricentrale à un autre quartier de la ville ou un pôle important (administration, hôpital, université...). Ce principe permet d'éviter les ruptures de charge à l'usager (correspondances).

Greffé à ce réseau efficace et rapide, le bus possède une fonction de rabattement.

Il vient irriguer les secteurs ne disposant pas d'une desserte en tram tout en multipliant, dans son parcours, les points de rencontre avec le tramway.

Ces points nodaux sont autant de station d'échanges et d'intermodalité en vue de faciliter les déplacements vers le centre ou un autre quartier.

Venant compléter ce dispositif, le trolleybus dispose d'un rôle complémentaire avec un réseau organisé en rocade. Le trolleybus permet de desservir sans détour les quartiers périphériques en irriguant les terminaux des stations de tramway.

Enfin, depuis dix ans le S-Bahn (équivalent de notre RER), relie les principales stations du centre ville aux communes périphériques, il facilite ainsi les transports inter-cities.

Ce dispositif est à l'opposé d'un modèle radial. Il multiplie les stations d'échanges en assurant des déplacements directs. Il permet également une desserte satisfaisante des quartiers péricentraux. Ce schéma de principe appliqué à Zurich est sans doute à l'origine de la notoriété du modèle de transport zurichois.

• LES HORAIRES

La fréquence des passages varie suivant le moment de la journée. Aux heures de pointes, les trams et les bus desservent chaque station toutes les 6 minutes 30. Aux périodes creuses, les arrêts s'exposent au passage d'un véhicule toutes les 7 minutes 30.

Afin d'éviter les retards consécutifs aux congestionnements, Zurich a mis au point, il y a une trentaine d'années, un système de gestion de la circulation innovant pour l'époque.

Il s'agit pour la station centrale de la société qui gère les tramways à Zurich (la VBZ³), de rester en relation radio avec chaque véhicule et d'établir un contact toutes les 12 secondes.

Ce contact permet à la VBZ de connaître la position de tous ses véhicules dans la ville.

A partir de ces relevés, la société de transport effectue des comparaisons entre l'heure effective de passage et l'heure théorique, et peut, à partir des causes constatées pour les retards, trouver des solutions.

Ce système ancien permet encore aujourd'hui d'améliorer le respect des horaires. Il se veut le garant d'une plus grande ponctualité, permet de constater des anomalies sur les lignes, et de parer à d'éventuels problèmes le plus rapidement possible.

³ Verkersbedriebe der Stadt Zürich

• LA POLITIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN

« Améliorer la mobilité avant tout »

Le projet de métro ayant été rejeté par la population zurichoise lors d'un référendum, et le gabarit des voies étant restreint dans le centre ville, une nouvelle politique des transports a dû se mettre en place, à l'initiative des instances institutionnelles.

Elle s'est caractérisée par une nouvelle organisation des transports dans la ville en donnant une large priorité aux TC. Seulement après les TC, venaient en deuxième position les vélos et piétons puis loin derrière les automobiles.

Ainsi la politique de la ville montre bien sa position et l'orientation qu'elle prend en matière de réduction de l'utilisation de la voiture particulière.

Cette politique volontariste a été menée avec succès pour plusieurs raisons :

- Zurich est une ville de taille moyenne, avec un gabarit de voies réduit

- Un attachement fort des habitants à leur tramway
- Le fait qu'il n'existe pas de constructeur automobile en Suisse
- Le souci environnemental de la population

Mais elle a également été soutenue par des investigations :

- Une amélioration du service public
- Une plus grande offre d'horaires
- Des tarifs avantageux et surtout segmentés en fonction de la clientèle
- Une réduction des places de stationnement pour les automobiles en centre ville

La réussite de cette opération n'est-elle pas aussi le fait de la mentalité des zurichois qui sont prêts à limiter leur utilisation de la VP pour améliorer leur condition de vie en ville ?

Le système innovant de la VBZ

Toujours dans la perspective d'améliorer leur système de TC, les zurichois ont réfléchi à un nouveau mode de management du trafic. C'est avec un système de signalisation innovant qu'ils ont résolu le problème, les véhicules pouvant actionner à distance le passage des feux tricolores au vert.

Le repérage des véhicules dans la ville n'était en soi pas un véritable moyen d'action, il fallait donc trouver autre chose.

Avant une intersection, des capteurs placés dans le sol détectent le métal du véhicule à l'approche. Ces derniers, étant reliés au feu, déclenchent son passage au vert.

C'est grâce à ce système d'ondes vertes que les trams, bus, trolley obtiennent la priorité aux carrefours. Ainsi les TC parcourant la ville franchissent les 400 carrefours en minimisant leur perte de temps.

• LES TARIFS

« Un titre de transport suffit quelque soit le mode de transport »

Le prix des courses et les titres de transport dans le canton et la ville de Zurich se basent sur un système tarifaire par zones. La durée de validité varie en fonction du nombre de zones traversées.

Aussi longtemps que le billet reste valable, l'utilisateur peut emprunter n'importe quel TP⁴ dans les zones sélectionnées et effectuer un nombre illimité de voyages dans toutes les directions.

⁴ TP : Transport public

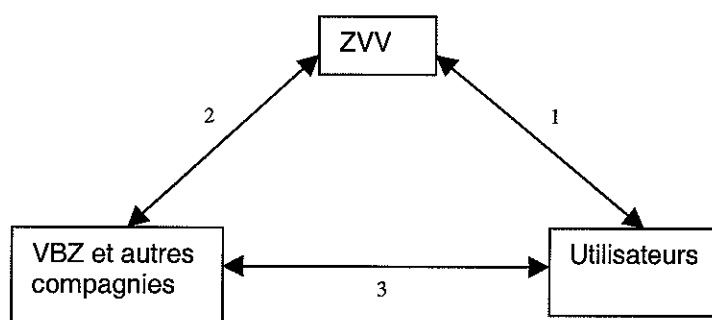
L'offre tarifaire est assez large et plusieurs possibilités s'offrent à l'utilisateur :

- **La carte journalière** : libre circulation pendant 24 heures.
(Juste à Zurich : 7,20 FS, pour tout le réseau : 28,40 FS)
- **La carte journalière à option** : six jours de déplacements
Il s'agit d'un carnet de 6 cartes de 24 heures, elles peuvent être utilisées par plusieurs personnes
(à Zurich : 36 FS, pour toutes les zones : 142 FS)

- **Le billet simple** : voyage unique
(de 3,60 FS à 14,20 FS)

D'autres possibilités de réduction existent. Ainsi pour les enfants de moins de 6 ans le titre est gratuit. Pour les jeunes de 6 à 16 ans un tarif réduit s'applique. Enfin les familles nombreuses bénéficient elles aussi d'une réduction spécifique.

• L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN



1. La ZVV collecte l'argent des utilisateurs et fixe les tarifs des transports

2. La ZVV et les sociétés de transport passent un contrat

3. Les prestataires de transport offrent leurs services aux usagers

La ZVV⁵ (corporation gérant les tarifs et les recettes des TC), fixe les tarifs du canton de Zurich, et perçoit les recettes des TC. Les tarifs sont alors unifiés à l'ensemble du canton, et servent quelque soit le mode de transport.

La ZVV passe en début d'année des contrats avec des sociétés prestataires de service en matière de transport.

Dans le cas de la ville de Zurich, la ZVV fait appel à une société publique, la VBZ.

Celle-ci dispose de ses propres véhicules, et est également propriétaire des rails qu'elle exploite dans la ville.

Notons qu'il ne s'agit pas d'un partenariat définitif et qu'à tout moment, si une société privée venait à proposer ses services à la ZVV, plus avantageux que ceux proposés par la VBZ, la société publique pourrait perdre ses parts de marché. Ainsi la VBZ a déjà perdu quatre lignes de bus au profit d'un opérateur privé.

⁵ Zürcher Verkehrsverbund

C O N C L U S I O N

Au vu de nos premiers entretiens et de notre perception de la ville, plusieurs questions émergent.

Le modèle zurichois en matière de transport, vanté par les responsables est-il aussi parfait ?

Quels sont les dysfonctionnements de la mobilité zurichoise ?

Comment sont intégrés les nouveaux quartiers ?

Concernant nos investigations sur le terrain, nous projetons encore de réaliser plusieurs entretiens, notamment avec des responsables locaux, et des personnes pouvant nous renseigner sur la place réelle de l'automobile à Zurich.

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Depuis une trentaine d'année, la Ville s'est engagée à offrir des alternatives concurrentielles à la voiture particulière.

Elle a défini 5 grands piliers sur lesquels s'appuie une politique de mobilité urbaine cohérente à la fois appliquée par les citoyens et soutenue par les élus :

Ces 5 piliers sont :

- La promotion des transports en commun
- La réduction du trafic motorisé
- La canalisation du trafic motorisé pour que les zones habitées retrouvent leur tranquillité
- La gel de l'offre en place de stationnement, voire même la diminution de celles-ci pour ce qui est du nombre de places offertes aux pendulaires
- La promotion de la mobilité des cyclistes et des piétons

1. La promotion des transports en commun

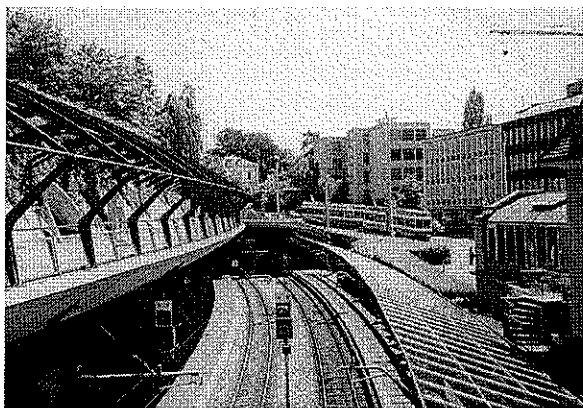
A Zurich, les transports en commun véhiculent une très bonne image. Cette popularité s'explique par la présence d'un réseau jamais démantelé qui structure la ville depuis plus d'un siècle. Les Zurichois ont toujours vécu avec le tramway et sont donc sensibilisés aux transports en commun.



station Bahnhof Stadelhofen

Parallèlement, la Ville n'a de cesse d'améliorer son réseau :

- par un effort de l'intégration du transport public dans la ville (qualité architecturale des nouvelles gares, aménagement des stations, accessibilité,...)



gare de Stadelhofen de Santiago Calatrava

Même s'ils ont refusé un projet de métro, ils ont manifesté la volonté de privilégier les transports en commun de surface. Ce souhait populaire s'est traduit par l'affectation d'une enveloppe conséquente de 200 millions de FS accordée en faveur des TC.

De plus, les Zurichois ont accepté le S-Bahn dont le montant s'élevait à 2 milliards de FS.

- par la mise en place d'une structure de gestion qui garantit la cohésion des différents transporteurs et la qualité du service (tarification, fréquence, ponctualité, journaux quotidiens à disposition)
- par des moyens techniques et technologiques (système de régulation des feux, ondes vertes, confort des véhicules,...)

2. La réduction du trafic motorisé

A ce jour, l'objectif n'est pas réalisé. Néanmoins, à l'inverse de la plupart des villes européennes, Zurich a réussi à stabiliser son trafic automobile.

Le taux de motorisation à Zurich est relativement faible. Les efforts visant à réduire le trafic se portent donc surtout :

- sur le trafic de transit

Les élus réfléchissent actuellement à un projet de liaison Nord/Sud. Elle relierait les trois autoroutes et supporterait donc l'ensemble du trafic de transit qui passe par le centre ville.

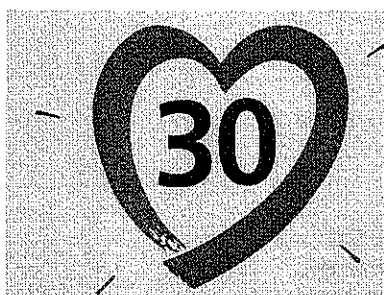
- sur les déplacements périphérie-centre

Si certaines villes ont choisi de prôner les parcs relais pour reporter une partie du trafic sur les transports en commun, les élus zurichois n'ont pas retenu cette solution car les parcs relais ne sont pas assez dissuasifs. Les édiles ont opté pour des lignes de transports en commun qui relient la périphérie au centre afin de capter les citoyens à la source, c'est-à-dire à proximité de leur lieu de résidence.

3. La canalisation du trafic motorisé pour que les zones habitées retrouvent leur tranquillité

Les zones 30 connaissent un réel engouement à Zurich. Par une signalisation et un traitement au sol, il s'agit de sécuriser les piétons et de réduire les accidents dans les zones résidentielles.

Par ailleurs, cette mesure ambitionne de décharger les quartiers en reportant le trafic sur les artères principales.



logo de sensibilisation

4. Le gel de l'offre en places de stationnement, voire même la diminution de celles-ci pour ce qui est du nombre de places offertes aux pendulaires

L'objectif est d'éviter le stationnement dans les quartiers d'habitat des actifs venant de la périphérie et travaillant à Zurich afin de les inciter à prendre les transports en commun dès leur lieu de résidence.

Le stationnement est donc payant, avec une tarification progressive sur l'ensemble du territoire municipal.

De plus, la Ville va aménager des zones bleues dans lesquelles les automobilistes pourront stationner durant un temps limité d'une heure trente.

Ces zones bleues sont implantées dans toute la ville si bien que la majeure partie des places gratuites sont désormais payantes.

Cette mesure vise à interdire le stationnement de longue durée et à permettre les arrêts courts pour les achats et les visites.

Les habitants et les artisans pourront acheter une carte de stationnement illimité dans la zone bleue de leur quartier (taxe annuelle de 240FS).

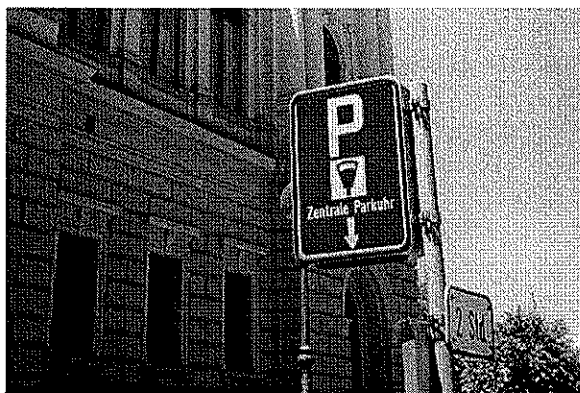
Par ailleurs, la Ville s'est engagée dans le 1^{er} arrondissement à ne pas créer de nouveaux parkings sans bilan neutre de l'offre. Par ce « compromis historique », la Ville entend développer les zones piétons en reportant le stationnement de surface par des parkings souterrains.

914 places de stationnement, dont 130 en surface, ont ainsi été supprimées¹.

Globalement, tous les arrondissements ont perdu des places de stationnement public, avec un record pour le 11^{ème} arrondissement avec moins 1894 places, compensées en partie par une augmentation du nombre de places de parkings privés (+ 1619)



parking aérien sur la Sihl

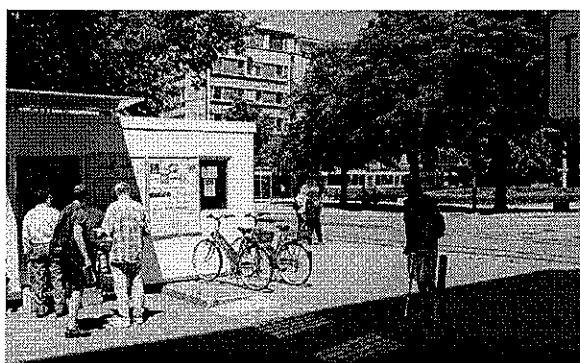


panneau de signalisation

5. La promotion de la mobilité des cyclistes et des piétons

La Ville tente d'insuffler la promotion de la bicyclette en aménageant de nombreuses bandes cyclables. Actuellement, la longueur du réseau cyclable de Zurich est estimé à 220 km. Pour encourager les déplacements « doux », la municipalité a édité un plan-guide qui fait état de l'ensemble des voies cyclables de la ville, des parkings à vélo, des temps de déplacement à pied entre chaque station de transport en commun.

Cette volonté est largement plébiscitée par les citoyens et relayée par les commerçants qui financent chaque année un service gratuit de location de vélos, de skate-board,...



service de location de vélos

¹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1999

LES FAIBLESSES

1. Les carences du système politique

- **Une agglomération sans compétences propres**
- **L'urbanisme, une compétence éclatée entre les différents services de la mairie**

L'agglomération de Zurich ne constitue pas une entité politique à proprement parlé. Le périmètre de cette dernière est délimité par l'office statistique de la Confédération et aucune instance politique n'existe à cette échelle.

Différents paramètres sont utilisés pour circonscrire le territoire de l'agglomération qui est constitué à l'heure actuelle de 101 communes. Ces indicateurs concernent la continuité du bâti et les relations emplois/migrations pendulaires/ville centre. Cet espace qui nous semble être un territoire pertinent de planification, ne possède néanmoins pas d'instances politiques.

Concrètement, c'est le canton qui planifie l'aménagement à une échelle proche de l'agglomération. Cependant, l'agglomération zurichoise, au sens où l'entend l'office statistique dépasse les frontières du canton de Zurich à l'Est (canton d'Aargau) et au Sud (canton de Schwyz) sans pour autant englober l'ensemble du canton de Zurich.

Le service urbanisme de la mairie de Zurich est dispersé entre les différents services de la mairie (construction, routes, économie, etc...) La gestion des dossiers transversaux qui nécessitent un suivi pluridisciplinaire comme les transports et la mobilité pâtit de cette segmentation. Cette organisation entraîne, en effet, une vision sectorielle, qui pourrait engendrer des difficultés dans le développement harmonieux de la ville.

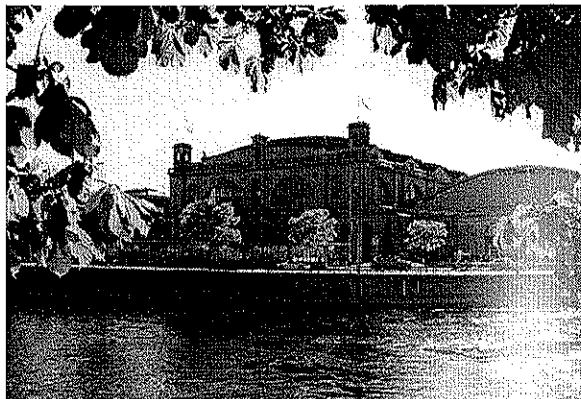
2. Des faiblesses liées à péri-urbanisation

Aujourd'hui, près de 70% des dirigeants ou des cadres supérieurs employés dans la ville de Zurich habitent à l'extérieur de celle-ci. Cette fuite des classes sociales supérieures est susceptible de nuire au bon fonctionnement de l'agglomération. Ce phénomène engendre une perte de revenus indéniable à la ville centre qui concentre néanmoins la majeure partie des équipements. Équipements qui sont eux-mêmes utilisés par ces péri-urbains qui ont peu ou pas participé à leur financement (impôts locaux).

3. Les insuffisances liées aux transports et à la mobilité

- **Le problème de la gare en impasse**

La gare principale, la Hauptbahnhof, constitue le nœud intermodal majeur des transports collectifs à Zurich. Trams, trains de banlieue et S-bahn y convergent. Toutefois, la configuration de la gare de surface en impasse contraint le trafic ferré. L'efficacité des liaisons entre l'aéroport et certaines villes de l'agglomération via la gare est consécutivement très amoindrie, notamment en capital temps.



la gare centrale de Zurich

- **Des tarifs élevés**

Malgré une qualité indéniable de l'offre et le niveau de vie élevé des Suisses, les titres de transports restent relativement chers pour les utilisateurs. A titre d'exemple, un billet simple (une heure de déplacement dans la ville de Zurich (en 2nde classe) coûte 3,60 francs suisses soit environ 14 francs français. C'est pourquoi, les prix ont été gelés pour les cinq prochaines années à venir.

- **Des espaces moins bien desservis par les transports en commun**

Certaines zones urbaines de Zurich s'avèrent moins bien desservies par les transports publics. C'est le cas notamment de la nouvelle zone d'activité de Zurichnord près d'Oerlikon. Cet espace qui connaît un fort développement économique lié au tertiaire ne possède vraisemblablement pas un maillage en TC suffisant.

- **Une population prise en otage par une politique coercitive envers la voiture particulière**

Le modèle des villes suisses en matière de transport en commun possède également ses limites. D'après l'automobile club, d'énormes investissements ont été réalisés en faveur des transports en commun à Zurich (inauguration en 1990 pour un coût de 2 milliards de francs suisses du réseau de S-Bahn) sans pour autant agir sur le volume de la circulation automobile, les flux de voitures restant identiques.

Ainsi, une politique hostile à la voiture a été mise en œuvre afin de contraindre l'automobiliste à prendre les transports en commun (suppression des places de stationnement, rétrécissement de la largeur des voies,...). Consécutivement, le budget temps de déplacement moyen pour les habitants de l'agglomération zurichoise est supérieur à celui d'une agglomération équivalente. On passe en moyenne 88,4 minutes par jour à se déplacer à Zurich contre 69,7 minutes à Lyon, ou 53,4 à Nantes...

- **Le réseau routier**

L'agglomération et la ville de Zurich souffre de l'absence de continuité et de contournement à l'ouest de l'agglomération. Concrètement, si un automobiliste veut se rendre à Chur en partant d'Aarau, l'automobiliste doit obligatoirement passer par le centre de Zurich.

En outre, l'autoroute Nord, qui sert de contournement à la ville constitue désormais un axe structurant entre l'aéroport et Zurich. Cette voie concentre désormais une partie du développement économique de l'agglomération. Toujours est-il que cette autoroute connaît un trafic élevé parfois facteur de congestion.

LES ATOUTS

Fort de sa domination économique sur la scène helvétique, Zurich dispose d'une bonne desserte ferrée et routière. La majeure partie des voies de communication suisses converge vers Zurich. Les connexions en sont aisées et favorisent le développement de la ville.

Par ailleurs, la qualité de vie représente un avantage de la ville dont les Zurichois sont parfaitement conscients. Privilégiés, ils disposent d'un environnement agréable (lacs, forêts et montagnes côtoient directement la ville) ainsi que d'une ville à « taille humaine », où les problèmes sociaux semblent réduits. A ce titre, les transports en commun et la politique inhérente engagée par les différentes instances publiques participent grandement à ce cadre.

• Le modèle de transports zurichois

Le réseau de transport zurichois jouit d'une notoriété qui dépasse les frontières de la Suisse. Comme nous l'avons vu dans les précédents rapports, cette réputation repose sur plusieurs tendances fortes dont les transports en commun zurichois peuvent s'enorgueillir, à savoir :

- des horaires de passage cadencés et denses
- des correspondances aisées
- des tarifs uniformes et un management à la pointe
- ponctualité, sécurité et confort des transports en commun

La liaison entre l'aéroport de Zurich (situé à une dizaine de kilomètres au nord du centre ville) illustre, à nos yeux, l'efficacité des TC de la capitale économique de la Suisse. Le S-bahn relie, en effet, ces deux points en une dizaine de minutes avec des fréquences qui restent élevées, et ce, même en période creuse.

La réussite du modèle zurichois découle de plusieurs actions structurelles et notamment :

- **De la collaboration entre les différentes instances politiques.** L'harmonisation de la tarification à l'ensemble du canton voire de la Confédération et la mise en place de la ZVV sont des exemples de cette coordination accrue.
- La notoriété des transports zurichois s'est fondée également sur **la mise en place d'un système de transport soutenu par des moyens techniques et des efforts marketing importants.** On peut citer à ce sujet la densité du réseau, le système des ondes vertes ou la priorité des transports en commun sur l'automobile, etc...
- **La conscience écologique forte de la population zurichoise** ainsi que sa prédisposition pour les transports en commun ont également constitué un terreau favorable au succès des transports en commun.

- **Une consultation soutenue de la population : le système « des votations »**
- **La prise en compte des manifestations événementielles**

Systématiquement consultés pour les projets conséquents, les Suisses sont à même d'influer directement les choix politiques locaux. Les transports ne dérogent pas à la règle et c'est avec l'aval de la population, par le biais des référendums, que les TC sont aujourd'hui à l'honneur à Zurich. En ayant refusé par deux fois la mise en place d'un métro dans leur ville, les Zurichois ont, en effet, contribué à relancer l'amélioration de l'offre en transport public de surface (tram notamment).

Lors de certaines festivités culturelles ou sportives, les instances coopèrent avec la mairie afin de gérer les flux de trafic et les surplus de déplacements occasionnés. Cette politique incitative envers les TC consiste à inclure le prix d'un billet aller-retour en TC avec le prix d'entrée de la manifestation. Cette initiative n'est pas la seule. En effet, la mairie contraint fortement le stationnement dans le périmètre concerné par l'événement, ceci toujours pour inciter à l'utilisation des TC et préserver la tranquillité des riverains.

- **Une participation active des acteurs de la vie privée**

Certaines sociétés privées collaborent étroitement au bon fonctionnement des transports publics à Zurich. Ces organismes, telle la Swiss Air, cofinancent en partie les titres de transport. En outre, certaines entreprises disposant de parkings privés pour leurs employés offrent en priorité les places de stationnements aux employés dépourvus d'une bonne desserte domicile/travail en matière de transport en commun.

LES FAIBLESSES

1. Les carences du système politique

- **Une agglomération sans compétences propres**

L'agglomération de Zurich ne constitue pas une entité politique à proprement parlé. Le périmètre de cette dernière est délimité par l'office statistique de la confédération et aucune instance politique n'existe à cette échelle.

Différents paramètres sont utilisés pour circonscrire le territoire de l'agglomération qui est constitué à l'heure actuelle de 101 communes. Ces indicateurs concernent la continuité du bâti et les relations emplois/migrations pendulaires/ville centre. Cet espace qui nous semble être un territoire pertinent de planification, ne possède néanmoins pas d'instances politiques.

Concrètement, c'est le canton qui planifie l'aménagement à une échelle proche de l'agglomération. Cependant, l'agglomération zurichoise, au sens où l'entend l'office statistique dépasse les frontières du canton de Zurich à l'Est (canton d'Aargau) et au Sud (canton de Schwyz) sans pour autant englober l'ensemble du canton de Zurich.

- **L'urbanisme, une compétence éclatée entre les différents services de la mairie**

Le service urbanisme de la mairie de Zurich est dispersé entre les différents services de la mairie (construction, routes, économie, etc...)

La gestion des dossiers transversaux qui nécessitent un suivi pluridisciplinaire comme les transports et la mobilité pâtit de cette segmentation. Cette organisation entraîne, en effet, une vision sectorielle, qui pourrait engendrer des difficultés dans le développement harmonieux de la ville.

2. Des faiblesses liées à périurbanisation

Aujourd'hui, près de 70% des dirigeants ou des cadres supérieurs employés dans la ville de Zurich habitent à l'extérieur de celle-ci. Cette fuite des classes sociales supérieures est susceptible de nuire au bon fonctionnement de l'agglomération. Ce phénomène engendre une perte de revenus indéniable à la ville centre qui concentre néanmoins la majeure partie des équipements. Équipements qui sont eux-mêmes utilisés par ces péri-urbains qui ont peu ou pas participé à leur financement (impôts locaux)

3. Les insuffisances liées aux transports et à la mobilité

- **Le problème de la gare en impasse**

La gare principale, la Hauptbahnhof, constitue le nœud intermodal majeur des transports collectifs à Zurich. Trams, trains de banlieue et S-bahn y convergent. Toutefois, la configuration de la gare de surface en impasse contraint le trafic ferré. L'efficacité des liaisons entre l'aéroport et certaines villes de l'agglomération via la gare est consécutivement très amoindrie, notamment en capital temps.

- **Des tarifs élevés**

Malgré une qualité indéniable de l'offre et le niveau de vie élevé des Suisses les titres de transports restent relativement chers pour les utilisateurs. A titre d'exemple, un billet simple (une heure de déplacement dans la ville de Zurich (en 2nde classe) coûte 3,60 francs suisses soit environ 14 francs français. C'est pourquoi, les prix ont été gelés pour les cinq prochaines années à venir.

- **Une population prise en otage par une politique coercitive envers la voiture particulière**

Le modèle des villes suisses en matière de transport en commun possède également ses limites. D'après l'automobile club, d'énormes investissements ont été réalisés en faveur des transports en commun à Zurich (inauguration en 1990 pour un coût de 2 milliards de francs suisses du réseau de S-Bahn) sans pour autant agir sur le volume de la circulation automobile, les flux de voiture restant identiques.

Ainsi, une politique hostile à la voiture a été mise en œuvre afin de contraindre l'automobiliste à prendre les transports en commun (suppression des places de stationnement, rétrécissement de la largeur des voies,...). Consécutivement, le budget temps de déplacement moyen pour les habitants de l'agglomération zurichoise est supérieur à celui d'une agglomération équivalente. On passe en moyenne 88,4 minutes par jour à se déplacer à Zurich contre 69,7 minutes à Lyon ou 53,4 à Nantes...

- **Le réseau routier**

L'agglomération et la ville de Zurich souffre de l'absence de continuité et de contournement à l'ouest de l'agglomération. Concrètement, si un automobiliste veut se rendre à Chur en partant d'Aarau, l'automobiliste doit obligatoirement passer par le centre de Zurich.

En outre, l'autoroute Nord, qui sert de contournement à la ville constitue désormais un axe structurant entre l'aéroport et Zurich. Cette voie concentre désormais une partie du développement économique de l'agglomération. Toujours est-il que cette autoroute connaît un trafic élevé parfois facteur de congestion.

- **Des espaces moins bien desservis par les transports en commun**

Certaines zones urbaines de Zurich s'avèrent moins bien desservies par les transports publics. C'est le cas notamment de l'ancien quartier industriel de Zurichnord. Cet espace qui connaît un fort développement économique lié au tertiaire ne possède vraisemblablement pas un maillage en TC suffisant.

LIGNES

13 lignes de tramway

7 lignes de trolley-bus

16 lignes de bus réseau urbain

7 lignes de bus quartier

1 ligne de téléphérique

22 lignes d'autocars (réseau régional)

Les 5 piliers de la politique des transports

- La promotion des transports en commun
- La réduction du trafic motorisé
- La canalisation du trafic motorisé pour que les zones habitées retrouvent leur tranquillité
- La gel de l'offre en place de stationnement, voire même la diminution de celles-ci pour ce qui est du nombre de places offertes aux pendulaires
- La promotion de la mobilité des cyclistes et des piétons

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Depuis une trentaine d'année, **la Ville s'est engagée à offrir des alternatives concurrentielles à la voiture particulière.**

Elle a défini 5 grands piliers sur lesquels s'appuie une politique de mobilité urbaine

- La promotion des transports en commun
- La réduction du trafic motorisé
- La canalisation du trafic motorisé pour que les zones habitées retrouvent leur tranquillité
- La gel de l'offre en place de stationnement, voire même la diminution de celles-ci pour ce qui est du nombre de places offertes aux pendulaires
- La promotion de la mobilité des cyclistes et des piétons

1 - La promotion des transports en commun

A Zurich, les transports en commun véhiculent **une très bonne image**. Cette popularité s'explique par la présence d'un réseau jamais démantelé qui structure la ville depuis plus d'un siècle. **Les Zurichois ont toujours vécu avec le tramway et sont donc sensibilisés aux transports en commun.**

Même s'ils ont refusé un projet de métro, ils ont manifesté la volonté de privilégier les transports en commun de surface.

Parallèlement, la Ville n'a de cesse d'améliorer son réseau :

- par un effort de **l'intégration du transport public dans la ville** (qualité architecturale des nouvelles gares, aménagement des stations, accessibilité,...)
- par la mise en place d'une **structure de gestion** qui garantie la cohésion des différents transporteurs et la qualité du service (tarification, fréquence, ponctualité, journaux quotidiens à disposition)
- par des **moyens techniques et technologiques** (système de régulation des feux, ondes vertes, confort des véhicules,...)

- **La réduction du trafic motorisé**

A ce jour, l'objectif n'est pas réalisé. Néanmoins, à l'inverse de la plupart des villes européennes, **Zurich a réussi à stabiliser son trafic automobile**

Les efforts visant à réduire le trafic se portent donc surtout

- **sur le trafic de transit**

Les élus réfléchissent actuellement à un projet de liaison Nord/Sud. Elle relierait les trois autoroutes et supporterait donc l'ensemble du trafic de transit qui passe par le centre ville.

- **sur les déplacements périphérie-centre**

Si certaines villes ont choisi de prôner les parcs relais pour reporter une partie du trafic sur les transports en commun, cette solution n'a pas été retenue par les élus zurichoïses car ils ne sont pas assez dissuasifs : Les édiles ont opté pour des lignes de transports en commun qui relient la périphérie au centre afin de capter les citadins à la source, c'est-à-dire à proximité de leur lieu de résidence.

- **- La canalisation du trafic motorisé pour que les zones habitées retrouvent leur tranquillité**

Les **zones 30** connaissent un réel engouement à Zurich. Par une signalisation et un traitement au sol, il s'agit de **sécuriser les piétons et de réduire les accidents dans les zones résidentielles**

Par ailleurs, cette mesure ambitionne de **décharger les quartiers** en reportant le trafic sur les artères principales

- - **Le gel de l'offre en places de stationnement, voire même la diminution de celles-ci pour ce qui est du nombre de places offertes aux pendulaires**

L'objectif est **d'éviter le stationnement dans les quartiers d'habitat** des actifs venant de la périphérie et travaillant à Zurich afin de les **inciter à prendre les transports en commun** dès leur lieu de résidence. Il existe donc une tarification progressive sur quasiment l'ensemble du territoire municipal.

De plus, la Ville va aménager des **zones bleues** dans lesquelles les automobilistes pourront stationner durant un temps limité d'une heure trente.

Ces zones bleues sont implantées dans toute la ville si bien que la majeure partie des places gratuites sont désormais payantes.

Cette mesure vise à interdire le stationnement de longue durée et à permettre les arrêts courts pour les achats et les visites.

Les habitants et les artisans pourront acheter une carte de stationnement illimité dans la zone bleue de leur quartier (taxe annuelle de 240 FS)

Par ailleurs, la Ville s'est engagée dans le 1^{er} arrondissement à ne pas créer de nouveaux parkings sans bilan neutre de l'offre. Par ce « compromis historique », la Ville entend développer les zones piétons en reportant le stationnement de surface par des parking souterrains.

914 places de stationnement dont 130 en surface ont ainsi été supprimées¹.

Globalement, tous les arrondissements ont perdu des places de stationnement public, avec un record pour le 11^{ème} arrondissement avec moins 1894 places, compensées en partie par une augmentation du nombre de places de parkings privés (+ 1619)

¹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1999

- **La promotion de la mobilité des cyclistes et des piétons**

La Ville tente d'insuffler la promotion de la bicyclette en aménageant de nombreuses bandes cyclables. Actuellement, la longueur du réseau cyclable de Zurich est estimé à **220 km**.

Pour encourager les déplacements « doux », la municipalité a édité un **plan-guide** qui fait état de l'ensemble des voies cyclables de la ville, des parkings à vélo, des temps de déplacement à pied entre chaque station de transport en commun.

Cette volonté est largement plébiscitée par les citoyens et relayée par les commerçants qui financent chaque année un service de location gratuite de vélos, de skate-board,...