

## ZURICH, VILLE MODÈLE DES TRANSPORTS URBAINS

# La recette suisse

Quel est le secret des villes suisses en matière de

transport public ? Eternelle question que se posent tous les spécialistes des transports urbains en Europe.

Transport Public apporte quelques éléments de réponse en analysant un cas exemplaire - celui de Zurich - qui affiche d'étonnantes performances avec 560 voyages par an et par habitant.

**Q**uel homme politique, de quelque bord qu'il soit, quel expert en matière d'urbanisme ne répète pas à longueur de discours que la promotion des transports publics constitue une priorité absolue, dans l'intérêt de l'environnement, de la qualité de vie, de la santé de la population, de la cohésion sociale, etc... En France et à l'étranger, les spécialistes sont quasi-unanimes pour reconnaître l'importance des enjeux. A la conférence de Rio, il y a deux ans, des chefs d'Etat et de gouvernement représentant la planète entière ont décidé de combattre la pollution causée par l'utilisation excessive de la voiture particulière. Tous sont persuadés qu'il est urgent d'agir, en incitant les gens à changer de comportement, à utiliser les moyens de transport en commun, le vélo, à se déplacer à pied. Des politiques, plus ou moins contraignantes ou pédagogiques, ont été définies dans de nombreux pays européens. Pourquoi, dans ces conditions, sont-elles appliquées de manière insatisfaisante ? Transport Public a choisi de présenter le «modèle zurichois» en matière de transport urbain en

raison des résultats obtenus, net-

tement meilleurs que dans d'autres villes de taille comparable, tout en tentant de faire apparaître les causes de son succès.

### 560 VOYAGES PAR AN ET PAR HABITANT

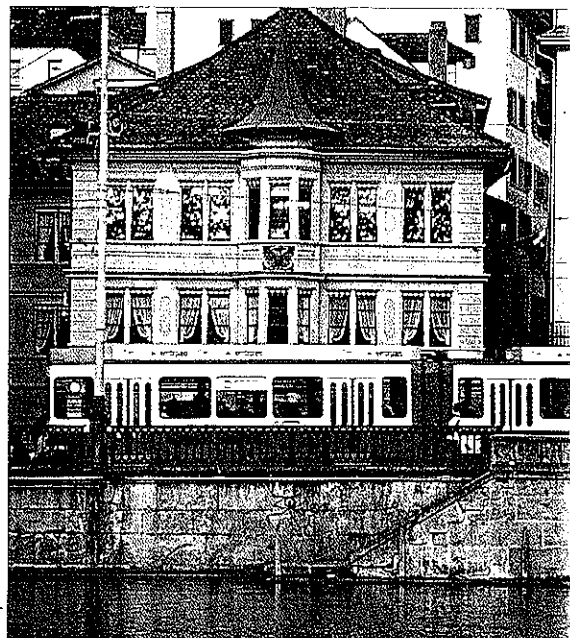
Les habitants de Zurich, tous âges confondus, sont, selon l'institut de recherche munichois Socialdata, en moyenne journalière 43 % à utiliser les moyens de transport individuels motorisés, contre 57 % qui choisissent les transports collectifs, en l'occurrence le bus et le tram. En tenant compte des déplacements à pied et des cyclistes, le choix modal des Zurichois est le suivant : 37 % d'entre eux optent pour les transports collectifs, 28 % pour la voiture et les deux-roues motorisés, 28 % pour la marche à pied et 7 % pour le vélo. Cela représente, rien que pour les transports collectifs, 560 voyages par habitant et par an.

Ces chiffres, qui datent de 1992, prennent tout leur intérêt quand on les compare avec ceux que Socialdata publie sur des villes allemandes d'importance à peu près équivalente. Pour ne citer que quelques exemples, face au choix modal relevé à Zurich, Stuttgart fait beau-

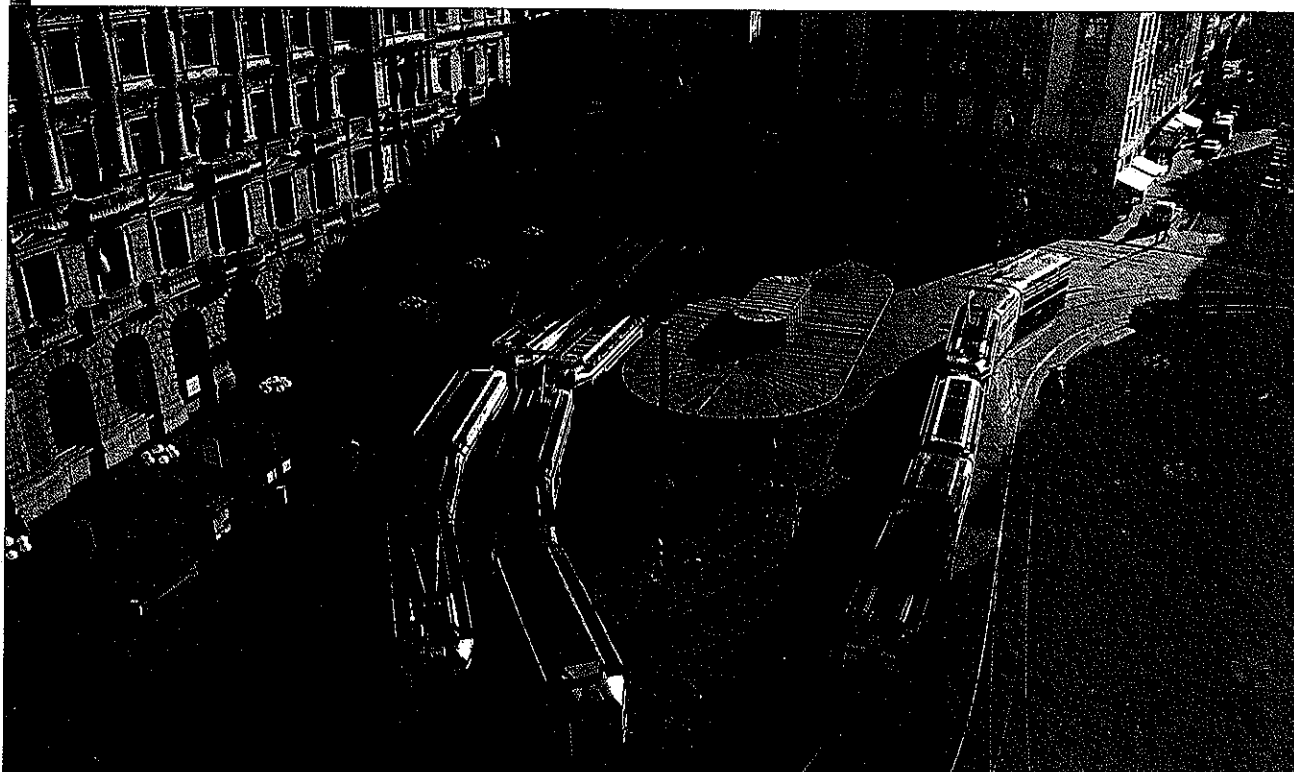
## BAINS EN EUROPE :

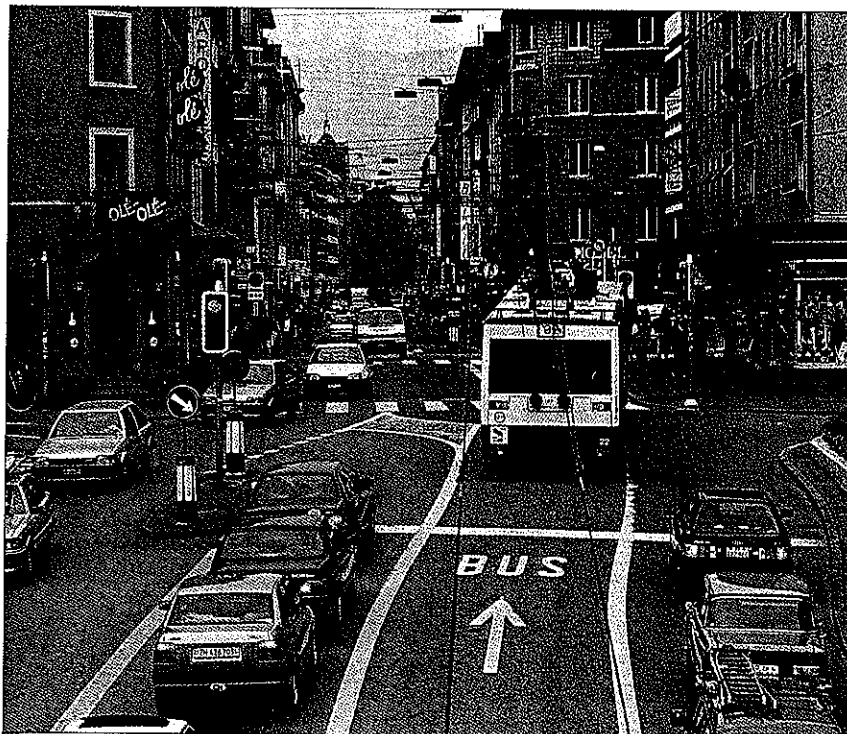
coup moins bien. En effet, le résultat est inversé : 65 % des habitants se déplacent en véhicule individuel contre 35 % seulement en transport en commun, ce qui représente 258 voyages par habitant et par an. Brême fait encore moins

bien (30 % en transport en commun), la lanterne rouge, selon le classement établi par Socialdata revenant à Bochum avec un rapport de 15 % de TC à 85 %. La France n'est pas mieux lotie. Nantes qui dessert une population



**Les habitants de Zurich, tous âges confondus, sont en moyenne journalière 57 % à utiliser les transports collectifs ; cela représente 560 voyages par habitant et par an.**





Les routes à plusieurs voies débouchant dans la ville ont été amputées d'une partie de leur surface, dans certains cas au profit de couloirs réservés aux bus.

égale à celle de Zurich affichait en 1993 160 voyages par an et par habitant et Toulouse 87 avant la mise en service du Val.

En ce qui concerne la voiture, dont la circulation risque d'asphyxier les centres urbains, elle est relativement peu utilisée par les habitants de Zurich : la durée moyenne d'utilisation par jour est d'un peu plus d'une demi-heure, alors que la distance parcourue ne dépasse pas dans près de la moitié des cas 5 km. La vitesse moyenne se situe pour plus des deux tiers des déplacements en dessous de 30 km/h. Au regard de ces indications, communiquées elles aussi par Socialdata, la question de l'utilité de la voiture en milieu urbain peut être posée. C'est ce que les responsables zurichois ne manqueront pas de faire.

Si la plus grande ville helvétique pratique aujourd'hui une politique des transports exemplaire, c'est d'abord parce qu'elle a su tirer les leçons

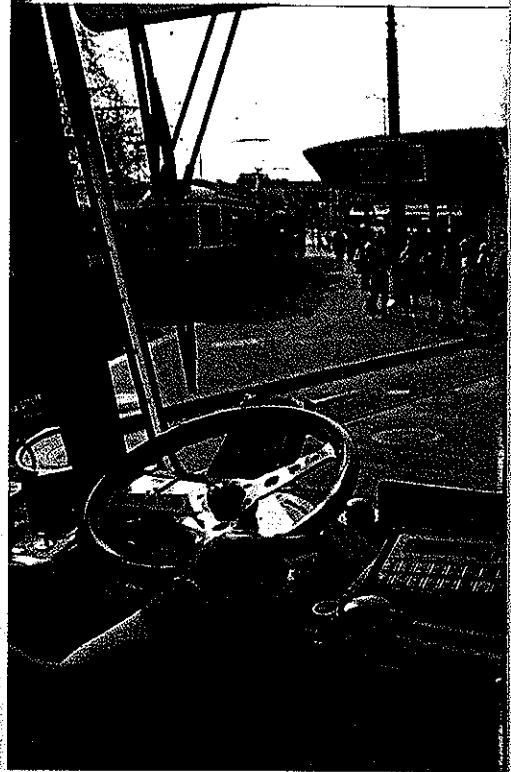
d'une situation qui dans ce domaine était, il y a une trentaine d'années, aussi problématique qu'ailleurs. Ainsi, depuis le début des années 60, Zurich a perdu 20 % de ses habitants au profit de sa périphérie.. Dans le même temps, le nombre des emplois qu'offre la ville a augmenté d'environ 15 %. Ces deux facteurs réunis ont conduit à des flux pendulaires croissants, à une plus forte demande de mobilité. Il s'en est suivi une utilisation disproportionnée de la voiture. Il y a une bonne dizaine d'années, Zurich décide de mettre un frein à cette évolution, à défaut de pouvoir - tout au moins à brève échéance - y mettre un terme.

## DE POSITIF EN NÉGATIF

Le maire-adjoint Ruedi Aeschbacher, considéré comme le père de la nouvelle politique de transport de Zurich, regrette d'avoir dû écarter d'emblée une mesure fondamenta-

le : faire payer à tout transport de marchandises et de personnes les coûts réels qu'ils engendrent. Cependant, Ruedi Aeschbacher estime que malgré les oppositions actuelles, cette solution évidente s'imposera dans la décennie à venir. Dans ce contexte, Zurich a opté pour une autre démarche, consistant à la fois à réduire les déplacements en véhicules nuisibles à l'environnement, et à inciter les automobilistes à choisir des modes de transports alternatifs. Pour les responsables zurichois, il ne fait aucun doute qu'un potentiel de transfert de l'automobile vers les autres moyens de transport existe. Cela étant, tout citoyen est libre de se déplacer comme il l'entend, et ce n'est certainement pas en Suisse que ce principe sera remis en cause. Il reste alors deux types de mesures à prendre : l'un, «positif», améliorant l'offre et l'attractivité des transports publics,

Parmi les améliorations intervenues au cours du principe de la priorité pour les bus et les trams,....



# Priorité aux bus et aux trams

l'autre, « négatif », rendant moins séduisant l'utilisation de la voiture, dans le but de réduire celle-ci à terme de 30 %, voire 50 %.

En Suisse, les transports publics peuvent se prévaloir d'une longue tradition. A Zurich, contrairement à ce qui s'est passé dans de nombreuses villes françaises, le tram n'a jamais été envoyé à la casse.

Parmi les améliorations - somme toute classiques - intervenues au cours des dernières années, on doit citer : la construction d'un S-Bahn (RER), mis en service en 1990, l'extension du réseau traditionnel, l'application du principe de la priorité pour les bus et les trams aux feux, mais également entre les carrefours, ... (voir encadré). Ces mesures ont été réalisées grâce à des investissements de l'ordre de plusieurs milliards de francs suisses. L'argent public, les habitants de Zurich, consultés par référendum,

des dernières années, on doit citer l'application dans les carrefours, mais également entre les carrefours,



Selon une des convictions des responsables des transports zurichois, il ne faut pas élargir l'espace consacré à la circulation, mais plutôt l'utiliser de manière intelligente. L'espace disponible est limité, mais reste néanmoins convoité en permanence, en particulier par la voiture, qui de toute manière, estime-t-on à Zurich, voudrait en occuper toujours plus. Si on veut véritablement privilégier bus et trams sur la voie publique, il est nécessaire de lever tous les obstacles auxquels ceux-ci se heurtent. Ce qui conduit à prendre les mesures suivantes : aménagement de sites propres, priorité aux feux de signalisation, et un système d'aide à l'exploitation informatisé.

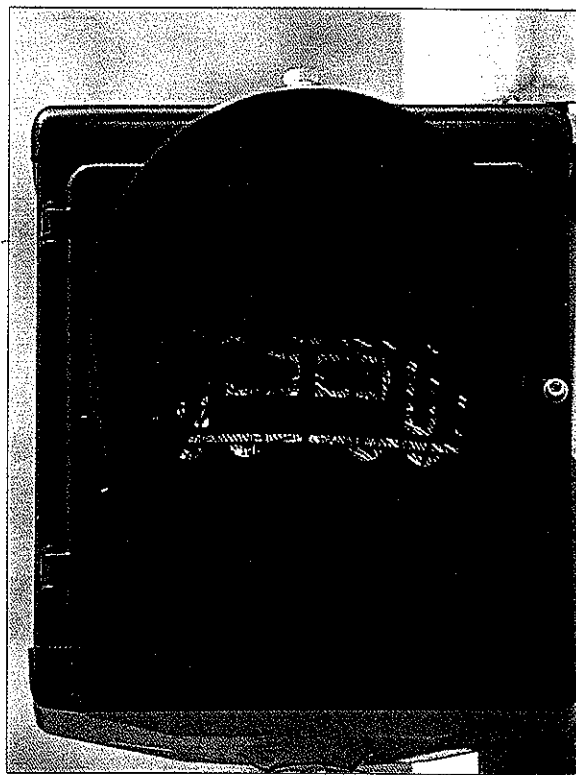
Dans ce cadre, le système de régulation des feux de signalisation joue un rôle central. Si son fonctionnement est complexe, l'idée directrice qui le guide est simple :

n'ont cependant pas voulu l'affecter à la construction d'un métro. En l'espace de trente ans, ils ont en effet rejeté à deux reprises un tel projet. Ce choix qui traduit leur adhésion au bus et au tram, pose impérativement la question du partage de la voie publique. A Zurich, les transports collectifs ne cèdent pas l'espace qui leur est réservé aux automobilistes.

## UNE POLITIQUE DE DISSUASION

Mais ce qui constitue sans aucun doute une des particularités les plus marquantes de la politique zurichoise, c'est l'ensemble des dispositions visant à réduire la circulation automobile en ville et à destination de celle-ci. On agit sur trois facteurs principalement. Il y a d'abord la

les trams et les bus n'ont pas besoin de feux verts longs, mais ils en ont besoin au moment précis où ils se présentent aux feux. Par conséquent, le système de régulation ne repose pas sur des schémas fixes, mais uniquement sur la définition de conditions concernant la priorité et la sécurité. Ce qui signifie que grâce aux informations fournies par les 3000 détecteurs situés dans le revêtement routier, la succession de signaux est à tout instant re-déterminée en fonction de la situation donnée.



durée du déplacement. Sur les routes conduisant à la ville, la vitesse maximale a donc été fortement réduite. Les routes à plusieurs voies débouchant dans la ville ont été amputées d'une partie de leur surface, dans certains cas au profit de couloirs réservés aux bus. Pour ralentir la circulation automobile, tout autre mode de déplacement est avantagé aux feux. Le piéton par

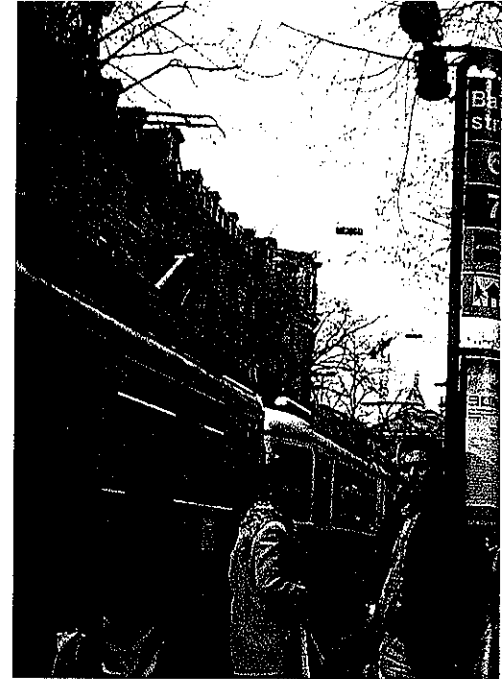
exemple, bénéficie de longues phases vertes, tandis que l'automobiliste est immobilisé par une succession de feux rouges. Il y a ensuite les prix qui, eux aussi, doivent jouer un rôle dissuasif. Le prix du parking a été augmenté, ceux de la fourrière également. Il y a enfin le nombre de places de parking, en diminution progressive. En résumé, on pourrait dire - un peu brutalement, à l'instar des responsables zurichois - que toute mesure qui décourage l'automobiliste est une bonne mesure.

À Zurich, on est conscient du fait qu'une politique favorable aux transports collectifs n'est pas - à elle seule - suffisante pour atteindre les objectifs qu'on s'est fixé, en matière d'environnement notamment. L'attrait de la voiture, toujours disponible, confortable, etc. continuera d'agir malgré tous les efforts entrepris. A preuve la fréquentation

croissante du réseau de transport urbain, suite à la construction du S-Bahn, n'a pas eu pour effet de réduire dans une proportion mesurable la circulation automobile. Et la ville de Zurich accuse le gouvernement du canton de ne pas l'avoir autorisé à prendre toutes les mesures dissuasives estimées nécessaires.

## LA DÉMOCRATIE DIRECTE

Pour mieux appréhender le problème des comportements face aux différents modes de transport, Ernst Joos, directeur-adjoint de l'entreprise de transport zurichoise (VBZ) distingue «la raison individuelle», à l'origine du choix en faveur de la voiture, de la «raison collective». C'est à cette dernière qu'il accorde de grandes vertus. Sa thèse

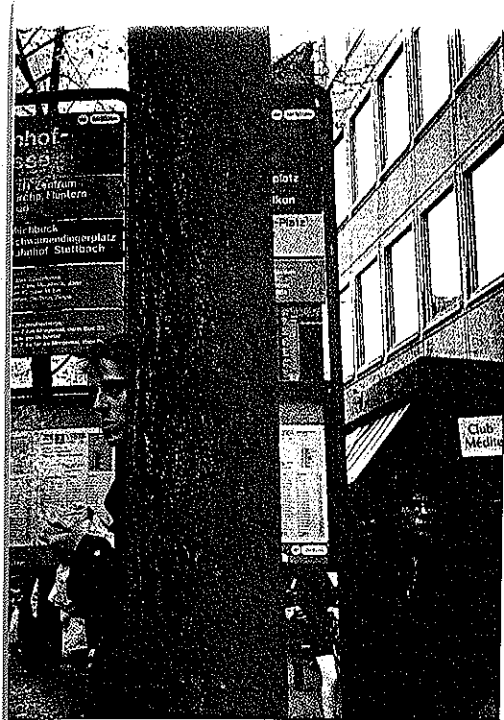


Le réseau de la VBZ dessert une agglomération transportée en 1993 quelque 293 millions de voyageurs.

se est la suivante : à Zurich, il n'était pas nécessaire que les élus politiques fassent admettre à leurs électeurs les mérites d'une politique pro-tram (ou bus) et anti-voiture. Ernst Joos est tout au contraire persuadé que ce sont les Zurichois qui - à travers plusieurs référendums - ont imposé à leurs représentants municipaux les décisions adéquates (il faut savoir qu'à Zurich, tout projet public de construction d'un coût supérieur à 10 millions de francs suisses est obligatoirement soumis à un référendum). Au cours de ces dernières années, les habitants de Zurich ont dit non à la construction de nouvelles routes et garages collectifs, et se sont prononcés l'année dernière à plus de 50 % pour l'augmentation des tarifs de stationnement en ville. De ce fait, Ernst Joos estime que c'est l'exercice de la démocratie directe qui a permis à Zurich de faire figure d'exemple. A ce propos, il se réfère à une enquête de Socialdata qu'il résume de la manière suivante : le quart des personnes qui utilisent la voiture dans une proportion supérieure à la moyenne - des hommes entre 20 et 60 ans, catégorie à laquelle appartient la majorité des «décideurs» - est à l'origine de la politique pro-automobile, en substituant ses propres besoins à ceux de la collectivité. Les responsables de la VBZ aiment par ailleurs souligner que leur politique des transports - quoiqu'on en pense à

Le réseau de la VBZ est pour l'essentiel composé de 13 lignes de tramway et 22 lignes de bus, dont 5 desservies par des trolleys.





on qui compte environ 555 000 habitants, et a voyageurs.

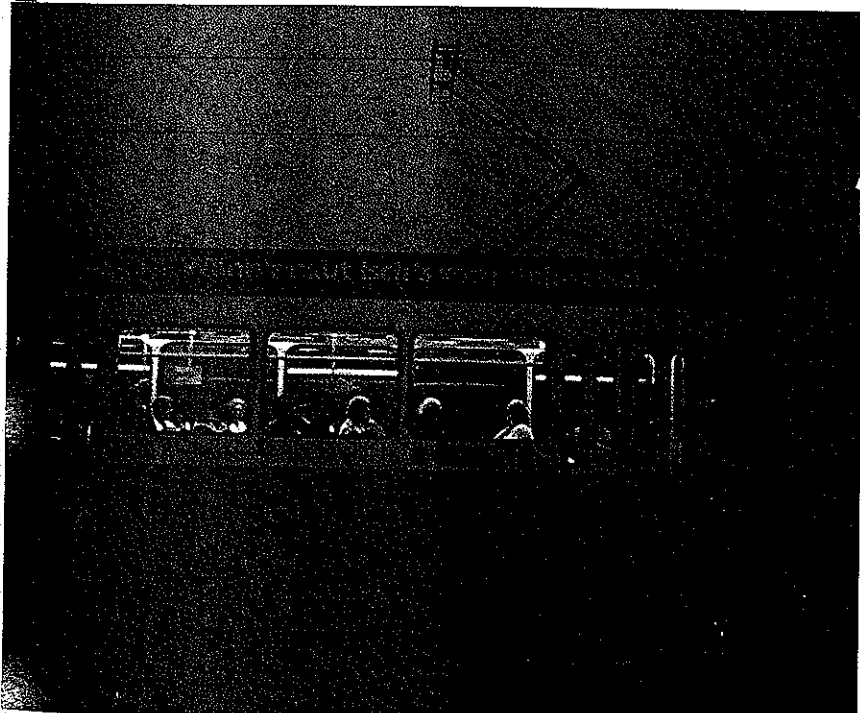
l'étranger - peut très bien concilier le souci de l'environnement et les exigences de l'économie. Une mission essentielle de la politique des transports consiste, selon eux, à créer les meilleures conditions pour le développement économique de la ville. Dans la mesure où la circulation automobile s'asphyxie elle-même, elle entrave la mobilité des agents économiques. Aux yeux des Zurichois, leur politique des transports urbains ne peut qu'être juste

dans la mesure où leur ville affiche une belle santé sur le plan des affaires financières et commerciales. Ernst Joos lui-même évoque quelques indicateurs : les prix fonciers pratiqués à Zurich sont parmi les plus élevés dans le monde, la Suisse affiche un PNB record, dont une partie considérable est réalisée à Zurich. De plus, le taux des prélèvements fiscaux et sociaux y est de 30 % environ, nettement moins que dans les pays voisins.

Au cours des années passées, à l'occasion, de nombreux congrès et colloques, la question de la réussite suisse dans le domaine des transports urbains a souvent été posée. Il est extrêmement difficile de se prononcer sur des causes d'ordre culturel, évoquées ici et là. Ce qui semble par contre incontestable, c'est qu'une démarche pragmatique, orientée par une réflexion à long terme, le tout assorti par beaucoup de persévérance, a porté ses fruits.

**Bruno Ziegler**

A Zurich, contrairement à ce qui s'est passé dans de nombreuses villes françaises, le tram n'a jamais été envoyé à la casse.



## La VBZ, société de transports zurichoise

La VBZ dessert une agglomération qui compte environ 555 000 habitants. L'ensemble du réseau a été fréquenté en 1993 par 293 millions de voyageurs.



Il est pour l'essentiel composé de 13 lignes de tramway et 22 lignes de bus, dont 5 desservies par des trolleys. Les lignes de tram sont au total longues de 117 km, celles de bus de 128 km. Le nombre de personnes employées par les VBZ est de plus de 2600. Les recettes ont atteint l'année dernière plus de 193 millions de francs suisses, tandis que les coûts étaient supérieurs à 458 millions.