

# Apaisement du trafic

# Freiburg im Breisgau (DE)

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 Freiburg im Breisgau, 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

Freiburg, 200 000 habitants, est située sur la rivière Dreisam, au pied de la Forêt-Noire et au cœur du pays de Brisgau. Elle est également à équidistance (une heure de route) de Strasbourg en France et de Bâle en Suisse. Ville universitaire (30 000 étudiants), mais aussi important centre industriel, commercial et touristique, la ville jouit de sa réputation de capitale écologique de l'Allemagne. En effet, malgré les destructions liées à la seconde guerre mondiale (près de 80% de la ville), une croissance démographique forte (doublement de la population depuis 1945) et son rôle de moteur économique d'une région de 600 000 habitants, elle a su préserver son architecture et sa qualité de vie grâce à une prise en compte précoce des enjeux environnementaux et urbanistiques.



## POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS

L'existence d'une interconnexion entre le développement urbain, les transports et l'environnement est apparue très vite à Freiburg im Breisgau. De fait, dès 1969, le Plan Général des Déplacements, tout en donnant encore la priorité aux voitures, comprenait déjà des mesures qui allaient dans le sens d'une protection de l'environnement.

En effet, un premier plan d'aménagement de pistes cyclables avait été lancé en 1971. Deux ans plus tard, il fut décidé de transformer tout le centre ville en zone piétonne ainsi que d'améliorer et d'accroître le réseau de transports publics (tramways principalement mais bus également). En 1979, un Plan de déplacements donnant une importance égale aux différents modes de transport (piétons, vélos, transports publics et véhicules motorisés individuels) fut adopté et depuis le but est resté le même : consacrer un tiers du réseau d'infrastructures de transport aux modes de déplacement non polluants, un tiers aux transports publics (principalement le tramway) et un tiers aux véhicules individuels motorisés.

En 1984, Freiburg fut également la première grande ville allemande à introduire une carte de transport mensuelle cessible : il s'agit d'un coupon d'un montant d'environ 19,5 € permettant de circuler de manière illimitée pendant un mois sur tout le réseau de transport public de la ville et que l'on peut céder à une tierce personne.

Ce coupon a été remplacé en 1991 par une carte régionale de transport : pour un montant d'environ 33,7 €, il est désormais possible d'accéder sans limite à tous les transports publics régionaux et urbains (trains, bus, tramways, etc.). Cela concerne près de 600 000 habitants sur une superficie de 2 211 km<sup>2</sup> pour un réseau de transport d'environ 2 400 km. Un seul de ces coupons, qui restent cessibles, suffit pour les déplacements de toute la famille les dimanches et les jours fériés.

Cette démarche s'inscrit dans le nouveau Plan de déplacements voté en 1989, dont les principaux buts sont de limiter encore plus efficacement les transports individuels motorisés en :

- favorisant l'intermodalité entre tous les transports publics dans toute la région et entre tous les modes de déplacement (grâce à différents parkings relais : « Park and Ride », « Bike and Ride » et zone de dépose minute « Kiss and Ride »),
- améliorant l'offre de transports publics (notamment pour les personnes handicapées),
- donnant la priorité aux transports publics lorsqu'ils partagent les mêmes voies que les véhicules individuels motorisés,
- favorisant les modes de déplacement non polluants (vélo, marche),
- limitant le trafic des non-résidents,
- limitant encore plus drastiquement les places de parking,
- confinant les transports nécessaires en véhicules individuels motorisés sur quelques routes à haute capacité.

Une politique restrictive en matière de stationnement autour du centre ville a aussi été mise en place : seuls les résidents bénéficient d'un « pass » les autorisant à se garer, ce qui a permis de réduire sensiblement le « trafic destiné à trouver une place de parking ». Progressivement, la vitesse dans tous les quartiers résidentiels a été réduite à 30 km/h.

## EXPERIENCE DE FREIBURG IM BREISGAU

### Planification

La ville de Freiburg im Breisgau ne s'est jamais lancée dans de spectaculaires projets liés plus souvent à des opérations de communication qu'à des réalisations concrètes. Elle a toujours préféré travailler pas à pas en favorisant les mesures à long terme, le tout s'inscrivant dans une politique cohérente des transports dont les prémices sont à retrouver il y a plus de 30 ans.

Après la deuxième guerre mondiale, la ville devait être en grande partie reconstruite comme dans beaucoup d'autres endroits en Allemagne. La politique suivie alors n'a pas cherché à reconstruire rapidement de nouveaux édifices et un réseau routier efficace et structuré de manière cartésienne mais plutôt à rebâtir la ville selon les tracés de l'ancienne cité médiévale.

Au milieu des années 1960, la scénographie urbaine de la ville était à nouveau menacée par les aménagements induits par l'accroissement énorme de la circulation automobile. Cette perspective de développement fut contrée très tôt par la mise en place d'une vaste zone piétonne dans le centre historique. Aujourd'hui, le centre ville représente une surface entièrement piétonne d'un peu plus de 600 mètres de diamètre. Aucune place de parking public n'est disponible le long des rues de cette zone et seuls les conducteurs disposant d'un endroit particulier pour garer leur véhicule sur leur propriété ont le droit de circuler. Parallèlement à ces mesures contraignantes, la ville a fait en sorte de desservir le centre historique par de nombreux transports publics dont les voies de circulation sont constamment étendues, tout comme celles des vélos.

### Aménagements et mesures

En Allemagne, Freiburg a joué un rôle de précurseur dans la réduction du trafic dans les zones habitées. Il s'agissait de réduire, ralentir, et rendre moins bruyante la circulation afin d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels. Le but poursuivi était de parvenir à un réseau de rues dont un tiers est réservé aux vélos, un autre tiers aux tramways, et un dernier tiers aux voitures.

Aussi la politique définie se voulait véritablement transversale et intégrait de manière cohérente l'ensemble des aspects liés à la circulation sur les voies publiques. Les différents domaines d'action qu'elle aborde sont au nombre de quatre :

- le transport public local,
- le trafic cycliste,
- les déplacements à pied,
- le trafic automobile et les zones 30.

### Transport public

En 1969, alors que la tendance générale dans le reste de l'Europe visait à la réduction du réseau de tramways, Freiburg décida qu'une des premières mesures du Plan Général des Déplacements serait d'étendre ce réseau. En conséquence, le développement urbain de la partie occidentale de la ville durant les années 1970, 1980 et 1990 (quartier de Rieselfeld) a été basé sur l'axe de développement du tram. Aujourd'hui, la ponctualité des tramways est assurée par la construction de sites propres ou, lorsque cela n'a pas été possible (lignes plus anciennes), par une priorité qui leur est donnée au sein des règles de trafic.

Le réseau de transport par bus vient uniquement en complément de celui des tramways. Une avancée majeure dans leur articulation a été notamment d'assurer la correspondance entre les bus régionaux desservant les abords de la ville et les zones desservies par les trams aux différents moments de la journée. Cette mesure s'inscrit dans un plan de transport régional associant Freiburg et les communes voisines du Land de Baden-Württemberg et visant à assurer le report modal des voyageurs (construction d'abris à vélos scellés aux alentours des gares et terminus, ainsi que sur les parkings automobiles).

### Trafic cycliste

Au-delà de la construction des abris visant à assurer le report modal vers le vélo, la ville a, depuis les années 1970, développé un réseau de pistes cyclables qui fait aujourd'hui 400 km. Si la logique poursuivie au début visait à étendre les pistes existantes jusqu'aux alentours de la ville, les efforts se sont toutefois très vite tournés vers l'extension et la construction d'un réseau permettant de mener les cyclistes à circuler à l'intérieur de celle-ci. L'avantage d'un tel réseau est qu'il permet, à partir d'un investissement initial et des coûts d'entretiens relativement faibles, de réaliser des changements importants et rapides dans les modes de déplacements.

### Déplacements à pied

La plus importante mesure appliquée concernant les déplacements à pied a été évidemment la mise en place, dès 1973, d'une zone entièrement piétonne à l'intérieur du centre historique de la ville. Avant cette date, la grande rue du centre (Kaiser-Joseph-Strasse), constituait la route fédérale par laquelle la totalité du trafic routier nord-sud de la vallée du Rhin passait... La municipalité dut faire face à l'époque à une forte opposition de la part des habitants, notamment des commerçants, qui appréhendaient cette mesure laquelle, selon eux, pouvait porter préjudice à leurs activités.



Signalisation à l'arrivée d'une zone d'habitation

### Trafic automobile et zones 30

La mise en place de zones 30 à Freiburg s'est réalisée en appui de toutes les mesures décrites précédemment. En effet, tout autour du centre historique, rendu piéton, la vitesse a été limitée à 30 km/h afin de favoriser les changements de comportements liés à la circulation routière. Bien que ce ne fut qu'en 1988-89 que Freiburg décida de mettre en place cette mesure, c'est toutefois pionnière qu'elle se lança dans la démarche puisqu'elle fut la première ville allemande à avoir transformé toutes les zones habitées en zones 30.

Toutefois, afin d'assurer le succès de cette mesure restrictive de circulation, il fallait en contrepartie assurer le transfert du trafic « incompressible » vers des routes de grande capacité sur les artères principales de circulation et les périphériques en dehors des zones résidentielles.



Requalification d'une rue : limitation du trafic et du stationnement

Sur les voies incluses dans la zone 30, différentes mesures ont permis de restreindre la vitesse de circulation :

- des contraintes physiques : rétrécissement des rues par l'élargissement des voies piétonnes ou la délimitation d'emplacements de stationnement, la réalisation de ralentisseurs, plots, etc.,
- des signaux d'avertissement : marquages au sol, développement d'une signalisation spécifique aux zones d'habitation à trafic réduit.

## Communication et sensibilisation

La mise en place d'une zone 30 généralisée à Freiburg ne peut être appréhendée qu'au travers d'un ensemble de mesures complémentaires visant à réduire la part des déplacements effectués en voiture et à développer le report modal. Face à l'opposition initiale des habitants à la réduction de l'accès automobile au centre ville, la municipalité a accompagné l'application des mesures par un intense travail de communication *a priori* et *a posteriori*, grâce à la mise en place de campagnes de sensibilisation via un maximum de médias disponibles. Les fortes baisses du nombre d'accidents ainsi que celles du bruit et de la pollution ont permis de faire accepter les mesures appliquées d'autant plus facilement que ces résultats étaient ressentis par les habitants dans leur vie quotidienne.

## EVALUATION

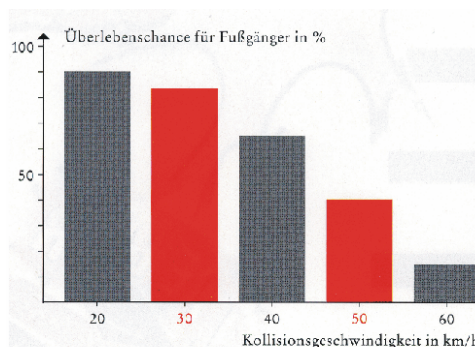
Comme partout ailleurs en Europe, le nombre de personnes possédant un véhicule personnel a augmenté d'environ 50% à Freiburg depuis 25 ans. Conséquence réaliste d'un tel constat, le but recherché par les mesures mises en place est de faire en sorte que les conducteurs utilisent moins leur voiture (importance du report modal).

Les études réalisées montrent en outre que lorsque la vitesse de conduite est réduite à 30 km/h, la mortalité diminue (cf. tableau ci-dessous).



Exemples de fascicules sur la zone 30

## PERSPECTIVES



Impact de la vitesse de circulation sur le risque de décès des piétons lors d'une collision

Les élus municipaux entendent continuer dans les prochaines années à développer tous les modes de déplacements qui permettront de diminuer encore la part modale des véhicules individuels motorisés. Pour cela, il est prévu d'accroître d'avantage le nombre de voies piétonnes et cyclables et d'améliorer la desserte par les transports publics. Leur politique étant toujours basée sur l'intermodalité, la construction de nouvelles lignes de tramway est déjà engagée. Elle permettra d'augmenter l'offre de transports publics de 50% et, lorsque les lignes seront réalisées, 83% des habitants et 80% des lieux de travail seront situés à moins de 600 mètres d'un arrêt.

# POUR ALLER PLUS LOIN

**Stadt Freiburg - Tiefbauamt**

Verkehrsplanung

Dipl.-Ing.(FH) Jan Maurer

Fehrenbachallee 12

DE-79106 Freiburg im Breisgau

Tel : +49 761 201-46 51

E-mail : [maureja@stadt.freiburg.de](mailto:maureja@stadt.freiburg.de)

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de Freiburg im Breisgau 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).

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