

Apaisement du trafic

München (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 contraignent aussi les habitudes... A (NOM DE LA VILLE), 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

München, capitale de la Bavière, compte quelque 1 300 000 habitants et constitue le deuxième bassin d'emploi d'Allemagne avec 676 147 travailleurs. Durant ces quatre dernières années, München est devenue la capitale économique de l'Allemagne, dotée des plus importantes industries de haute technologie. La ville est aussi un important centre universitaire qui abrite pas moins de 10 universités et plus de 80 000 étudiants.

Bien que la ville soit située à proximité de la région alpine, la géographie urbaine présente un relief très plat que seules les pentes des rives de l'Isar viennent ponctuer. Le centre ville étant en outre très compact, les déplacements à pied et à vélo sont aisés.



CONTEXTE

München est une des villes allemandes où les déplacements urbains sont les plus importants. On y dénombre 730 000 véhicules pour une population de 1 300 000 habitants. En 1970, il y avait en moyenne 300 voitures pour 1 000 habitants. Il y en a aujourd'hui 530 et, au total, ce sont 290 000 personnes qui font quotidiennement le trajet vers leur lieu de travail en ville. Les personnes venant en voiture utilisent sept autoroutes et six routes fédérales qui mènent toutes au cœur de la ville. Cette organisation de la mobilité est l'aboutissement historique de l'idée « d'Autogerechte Stadt » (« la ville pour la voiture »), qui prédominait dans les logiques de gestion du trafic du milieu des années 1970.

A cette époque, cette conception est supplantée par une autre stratégie qui suivra deux directions : parallèlement à l'extension du réseau d'artères périphériques, des parkings à étages et des axes de pénétration, le développement des infrastructures de transport public est accéléré. La réalisation la plus étonnante de cette stratégie a été la construction du métro (« U-bahn ») et du réseau de transport ferroviaire périphérique (« S-bahn »), dont la plus grande partie fut terminée en sept ans, juste à temps pour les jeux olympiques de 1972. Le centre ville piéton demeurait le point de maillage principal de l'ensemble de cette structure.

A partir des années 1980, cet effort de développement de la mobilité se transforme peu à peu en gestion de la congestion du trafic et la municipalité commence à vouloir mettre en place une politique d'apaisement du trafic. La stratégie suivie impliqua la création d'un important réseau de pistes cyclables, la relance du

tramway, l'introduction de zones « tempo 30 » (30 km/h) et l'interdiction de l'accès des automobilistes à certaines voies. Ces mesures devaient dissuader le trafic de transit au sein des zones résidentielles.

Parallèlement à ces mesures d'apaisement, la municipalité suivait une politique de gestion des flux. C'est notamment à travers le projet européen « PROMETHEUS », lancé en 1986, que commencèrent les recherches devant permettre d'intégrer la télématique (combinant technologies de télécommunication et informatique) à cette gestion. Le but poursuivi par ce projet était l'augmentation du report modal sur les trajets domicile-travail grâce à l'amélioration de l'information en temps réel sur les possibilités de déplacements (places libres dans les parkings, congestions sur certains axes, horaires des trains, etc.).

D'autres politiques environnementales ont aussi été lancées au cours des années 1990. Ainsi, à travers le réseau « Organisation des villes allemandes » (« Deutsche Städtetag »), qui désirait prendre part à la mise en oeuvre des engagements pris par le gouvernement fédéral à la Conférence de Rio de Janeiro en 1992, München initia la mise en place d'un Agenda 21 local. Elle mit en place un « Bureau Agenda 21 » qui organisa une série de réunions publiques sur différents thèmes, dont celui de la mobilité. Des forums d'experts furent ensuite constitués, qui élaborèrent plusieurs scénarios sur les changements d'habitudes pouvant être suscités afin de réduire les émissions de CO₂. Le but du processus d'Agenda 21 était de dresser un tableau des initiatives politiques permettant une prise en compte de l'environnement dans l'ensemble des décisions. Il visait également à augmenter la participation citoyenne au processus d'élaboration des politiques.

EXPERIENCE DE MÜNCHEN

Planification

Un Plan de développement urbain (« Perspektive München ») a été élaboré par la municipalité en 1995, qui aborde de manière transversale l'ensemble des thématiques liées aux transports (transport public, privé, à vélo, à pied, aérien / commerce, social, environnement, etc.). C'est à travers ce plan qu'est développée une stratégie d'apaisement du trafic. Elle prévoit une réduction de la circulation entre 1995 et 2015 de 2% en centre ville, avec toutefois une augmentation de 10% en banlieue sur la même période. Ces chiffres doivent permettre de stopper l'augmentation des émissions de gaz polluants grâce, notamment, au progrès technologique que les constructeurs automobiles peuvent accomplir.

Cette gestion de la mobilité des Munichois intègre différents aspects et modes de transport. On peut distinguer les thèmes principaux suivants :

Transports publics

Abfahrt	Departure	Destination	Line
12:00	12:00	Hohenstein	1
12:00	12:00	München Ost	1
12:00	12:00	Marienplatz	1
12:00	12:00	Freising	2
12:00	12:00	München Flughafen T	2
12:10	12:10	Tutzing	2
12:10	12:10	Haidhausen	2
12:10	12:10	München Flughafen T	2



Affichage des horaires et intérieur des S-bahn

Le U-bahn dispose d'un réseau de 140 km de voies ferrées (100 stations) et de nombreuses lignes sont actuellement rénovées. Le S-bahn représente un réseau de 520 km et s'agrandit aujourd'hui avec la construction de la boucle sud. U-bahn et S-bahn desservent les arrêts toutes les 2/3 minutes en période de pointe.

Pour les bus, la fréquence est un bus toutes les 10 minutes en période de pointe. Grâce au développement de la télématique, une information en temps réel est disponible aux principaux arrêts des différents modes de transport ainsi que sur Internet pour les lignes de tramways et de bus.

Politique de stationnement

Le centre ville offre 6 000 places payantes. Ce sont les plus chères d'Allemagne (2,30 € l'heure). Aux abords des stations du S-bahn, l'offre est bien plus importante afin de favoriser le report modal des automobilistes (20 000 places actuellement auxquelles s'ajoutent 11 800 places planifiées). Le stationnement y est gratuit et le taux d'occupation élevé.



Logo de la société gérant le stationnement de report modal (« Park and Ride »)



Parking souterrain de report modal situé à Mangfallplatz

Vélo et marche

Avec 80% du centre ville situé en zone 30, mais aussi l'existence de «zones 20 », les conditions de circulation sont bonnes. Une zone piétonne a également été créée et un réseau de 650 km de pistes permet aux cyclistes de se déplacer en sécurité (le réseau est à 71% physiquement séparé des voies de circulation, 8% du réseau se situent sur les routes mêmes, et 21% passent à travers les parcs). L'offre de stationnement pour les vélos aux différentes stations de métro ou aux gares de S-bahn est passé de 19 330 places en 1986 à 41 250 en 1999, utilisées par quelque 40 000 cyclistes chaque jour. La réalisation de 11 200 nouvelles places est planifiée afin de faire passer la part modale du vélo de 10 à 20%.

Limitation de la vitesse

Les premières zones «tempo 30 » ont été mises en place en 1985, tout d'abord sur des zones test. En 1994, une première évaluation de cette politique a été réalisée, qui a permis d'identifier certains points primordiaux pour sa réussite :

- l'information, la compréhension et le contrôle des automobilistes doit être la base de la mise en place d'une zone 30. Avant 1994, la municipalité n'entreprenait pas assez d'actions de communication envers les citoyens pour leur expliquer les raisons et objectifs d'une telle réduction de la vitesse, ce qui générerait un certain mécontentement,
- les réseaux routiers périphériques doivent faire l'objet d'une attention particulière afin d'assurer la gestion des flux, notamment vers et autour du centre ville,
- au sein du centre ville, il apparaît important de disposer conjointement de réseaux de voies à 30 km/h et à 50 km/h, coordonnés et remplissant des fonctions distinctes (le premier devant mettre en adéquation circulation et vie du quartier, et le second permettre de relier différents quartiers),
- le trafic doit être conçu comme un système où sont prises en compte les fonctions de chaque rue,
- le temps séparant la phase d'élaboration et celle de mise en application doit être le plus court possible,
- la méthode empirique de mise en application ne doit pas être obligatoirement écartée.



Zone piétonne et limitation de la vitesse de circulation à 5 km/h sur une piste cyclable

Une méthodologie de préparation de la décision politique a même été définie, qui établit un processus en sept étapes :

- 1- examiner la totalité des demandes concernant la mise en place d'une zone 30 (habitants, police, commerçants, etc.),
- 2- définir un panel de solutions, discuter du meilleur compromis avec les administrations concernées (urbanisme, police, etc.), faire participer l'ensemble des personnes ayant une activité dans la zone concernée ainsi que le Conseil municipal,
- 3- évaluer la consultation de l'étape 2,
- 4- rédiger un premier texte distribué au Conseil municipal pour discussion,

- 5- mettre en place la zone 30 pour une période d'essai,
- 6- évaluer l'expérimentation,
- 7- finaliser la mise en place (vote du Conseil municipal).

Aménagements et mesures

Afin de limiter la vitesse de circulation, des obstacles physiques ont été construits lorsque cela était possible : chicanes, parterres de fleurs, etc., rendant ainsi les espaces plus agréables à vivre et à voir. Les contraintes financières que rencontra la municipalité dès le début des années 90 l'obligèrent à reconsidérer la pertinence de ces travaux et à opter pour des techniques moins onéreuses de limitation de la vitesse. Ainsi les chicanes ont laissé la place aux stationnements alternés le long des rues ; sur les voies importantes, la priorité à droite a été plus systématiquement appliquée, obligeant les automobilistes à ralentir (et évitant l'installation d'une signalisation spécifique) ; etc. Les contrôles radars en ville ont eux aussi été systématisés, provoquant une diminution immédiate de la vitesse.

Sur les espaces où circulent les transports publics, ces mesures ont néanmoins été remis en cause afin d'assurer la fluidité de ce trafic particulier qui contribue pour une part importante à la réduction du trafic général. Concernant les priorités à droite sur les voies importantes, elles ont parfois été supprimées et l'on est revenu à l'ancien système de voie prioritaire aux endroits qui étaient propices aux accidents.

D'une manière générale, les autres mesures mises en place coïncident avec ce qui a pu se faire ailleurs :

- sens unique,
- zones de circulation exclusives pour les résidents,
- voies cyclistes signalisées sur les rues mêmes,
- interdiction de circuler pour les camions dans certaines rues (développement d'une signalisation spécifique pour qu'ils empruntent des trajets définis).

Au total, ce sont plus de 322 zones 30 qui ont été mises en place à München, représentant 80% du centre ville. Parallèlement à leur mise en place, la vitesse sur les autres routes a été réduite de 60 à 50 km/h.

Communication et sensibilisation

Dès l'adoption du Plan de développement urbain « Perspektive Munchen » en 1995, un effort constant a été fait pour faire participer les citoyens au processus d'élaboration. Ce Plan veut faire partager une vision commune du développement de la ville à travers une communication intense envers les citoyens, les élus, ainsi que les entrepreneurs. Ainsi, la ville a organisé des forums et débats publics sur les possibilités de développement et les moyens à mettre en oeuvre pour y parvenir. Au total, quelque 26 000 personnes y ont participé. Un site Internet a aussi été créé (<http://www.munchen.de/plan/>) et le projet dispose d'un bureau ouvert au public.



Point d'information sur les transports
situé sous la Marienplatz

EVALUATION

Dans l'ensemble de l'agglomération, les déplacements en transports publics représentent 25% du trafic général, et ce chiffre s'élève à 50% à München même. La part modale du vélo est aussi élevée (10%) et continue à augmenter avec la construction de nouvelles zones 30 et de nouvelles pistes cyclables. La part modale de la voiture a, en outre, été maintenue à 40% au cours des 20 dernières années malgré une augmentation de 50% du nombre de voitures.

Zones 30, zone piétonne, pistes cyclables, réduction générale de la vitesse, etc., autant d'ingrédients qui ont permis de diminuer le nombre d'accidents de voiture. Il atteint aujourd'hui un taux de 6,2 accidents pour mille voitures en circulation. Le nombre d'accidents impliquant les cyclistes est aussi très bas comparé à l'importance de ce mode de déplacement.

Le niveau du bruit a également diminué. Aujourd'hui, seulement 30% des principales routes munichoises dépassent le seuil nocturne de 60 dB, et 22% dépassent le seuil diurne de 70 dB.

PERSPECTIVES

La municipalité veut réduire le taux d'émissions de CO₂ de 30% d'ici 2005 et de 50% d'ici 2010, par rapport au niveau de 1997. Cet objectif ne pourra être atteint qu'en poursuivant les logiques actuelles. L'offre de transport public doit encore être améliorée, notamment au regard de la fréquence des S-bahn (passage de 24 à 33 trains par heure) ainsi que de l'information en temps réel. D'autres projets sont en cours :

- mise en place d'une navette sur rail reliant la ville à l'aéroport afin de réduire le temps de trajet de 43 à 10 minutes,
- construction d'une petite ligne de métro automatique périphérique,
- construction d'une ligne ultra-périphérique du S-bahn au nord de la ville,
- différentes mesures assurant la priorité aux bus dans la circulation,
- extension du réseau de pistes cyclables de 90 à 135 km,
- mise en oeuvre d'un système de distribution décentralisé des marchandises, qui prévoit la construction de six centres de réception - re-distribution en périphérie de ville.

POUR ALLER PLUS LOIN

Stadt München

Stadtentwicklungsplanung HA1

Georg-Friedrich Koppen et Maria Greis - Responsables mobilité

Blumenstrasse 31

DE-80331 München

Tel : +49 89 23 32 69 03 / 80 66

E-mail : plan.step@ems.muenchen.de

Site Internet : www.muenchen.de/plan

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de München 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

