

# HARMONIE DES DIFFÉRENTS ÉCHELONS DE TRANSPORT URBAIN

## L'exemple de Stockholm

La ville est avant tout un lieu d'échanges et de communication. La ville de Stockholm souhaite d'ailleurs placer le dialogue entre les populations, les entreprises, et les acteurs de la ville au cœur de son city plan pour le projet d'avenir Stockholm 2030. Pour cela, il faudra notamment développer les nœuds centraux et mieux connecter l'aire urbaine à la ville.

Ces deux enjeux révèlent que pour «créer la ville», il est nécessaire de considérer les transports sous différentes échelles, qui doivent cohabiter harmonieusement afin de créer un système de transport cohérent. On présente ici les moyens mis en œuvre par la ville de Stockholm pour réaliser un tel système.

Notons d'abord que Stockholm dispose d'un vaste réseau de transport urbain et périurbain. Bus, métro, tramway, ferry et train de banlieue sont utilisés conjointement afin de mailler le territoire.

Ainsi, des quartiers périphériques comme Hammerby ou Vällingby sont proches du centre.

Les différentes communes qui entourent Stockholm sont également dotées d'un système de transport complémentaire à celui permettant de rejoindre la capitale. Des bus circulent

régulièrement à destination des terminaux des principales lignes desservant Stockholm.

Enfin, la conception même de ces communes périphériques permet de rejoindre les stations ou arrêts de façon rapide et sûre : chemins piétonniers et pistes cyclables comme à Vällingby, villes à deux étages (piétons Vs. véhicules) comme à Kista.

On voit ainsi se former différents échelons de transport : d'abord, les habitants rejoignent sans crainte un arrêt à pied ou à vélo, un bus les transporte jusqu'à un terminal centré autour d'une zone périphérique (on parle alors de «ville satellite»), puis ils rejoignent la capitale à l'aide d'une ligne principale. Le bus est ainsi utilisé majoritairement dans les villes satellite, moins densément peuplées, et le réseau ferré s'y substitue à l'approche de

Stockholm. Notons enfin qu'un autre type de transport existe : les bus de banlieue, qui permettent de lier la capitale à une zone périphérique déterminée rapidement.

L'analyse de ces

systèmes de transport montre qu'ils ont été conçus de manière harmonieuse et complémentaires. Ils permettent de parcourir très rapidement de longues distances (par exemple depuis le terminal de Danderyd sjukhus). Ils assurent des transferts rapides grâce à des doubles quais intermodaux (comme à Alvik). Ils se coordonnent pour assurer une attente courte et des rotations fréquentes.

Mais la conception de ces systèmes de transport ne se résume pas à des considérations techniques. Les Stockholmlois dialoguent avec leurs transports. Ils se comprennent. Tout à été fait pour rendre le réseau global plus simple, plus intuitif : un code couleur différencie les lignes principales (en bleu) des lignes périphériques (en rouge) ; des panneaux d'information omniprésents informent les passagers de l'état du trafic. C'est un ensemble «user-friendly», avec une intermodalité facilitée, des transports doux encouragés, et des systèmes de déplacement rapides.

Bien sûr, tout est perfectible ; aujourd'hui, certaines zones de travail dans les villes ABC, en particulier à Vällingby, ont perdu leur attrait industriel et sont donc moins bien desservies, surtout en milieu de journée. La ville doit aussi faire face à certains problèmes de congestion, et composer avec le nœud de Slussen sera certainement un enjeu majeur pour le futur. Cependant, avec l'exemple de Stockholm, on a compris que la conception d'un système de transport intégré à la ville ne relève pas que d'un défi technologique ou territorial. C'est avant tout un défi urbain, où le dialogue avec les habitants doit être permanent pour créer un ensemble logique et rationnel.

« Les Stockholmlois dialoguent avec leurs transports. Ils se comprennent. »



Plate-forme intermodale à Alvik