

Organisation spatiale et aménagements urbains de la banlieue de Stockholm

La seconde journée de visite s'est déroulée dans l'agglomération de Stockholm. Nous avons successivement visité les villes de Vallingby, Solna et les alentours de l'université KTH de Stockholm. Ce faisant, nous avons eu l'occasion d'emprunter l'ensemble des moyens de transports dont dispose l'agglomération ainsi que d'opérer une rétrospective des différentes époques d'urbanisation de la ville.

Nous avons marqué un premier arrêt à la station d'Alvik afin de constater une organisation particulièrement astucieuse des transports. Alvik est une plateforme d'échange de voyageurs entre la couronne de Stockholm et le centre-ville. Le quai du métro est

immédiatement accolé avec la ligne 12 des trains de banlieue. Ainsi, les voyageurs qui arrivent à Alvik n'ont qu'à traverser le quai pour prendre ce train. Ce système permet d'une part, de desservir une plus grande surface urbanisée de la banlieue : le métro poursuit sa route vers Hassleby tandis que le train dessert des stations plus au Sud. D'autre part, l'impact de la rupture de charge occasionnée par le changement de train est fortement minimisé par la proximité immédiate des deux wagons et donc fortement valorisée pour les voyageurs. On pourrait alors s'interroger sur l'opportunité de mettre en place ce type d'articulation en France. En effet, les RER qui desservent la banlieue lointaine ont tendance à se ramifier à outrance ce qui impacte le débit dans les zones 3 et plus.

Arrivés à Vallingby, nous avons observé l'organisation très particulière qui a pu être obtenue. Vallingby (au même titre que Solna) est en effet zonalisée entre son centre C qui regroupe la station et les commerces. Plus loin mais toujours à distance de marche ou de vélo se trouvent d'une part le logement et habitations diverses (A) et les zones d'activités de services ou d'industries légères



Vue d'un quartier résidentiel A de Vallingby depuis un square

que plus homogène au sein de chaque zone. De plus, on distingue indéniablement une plus-value pour les habitants puisque dissocier travail et espace privé peut apporter une meilleure qualité de vie. Le contraste entre les zones est effectivement frappant. Les zones d'habitation regroupent en proportions équilibrées immeubles et maisons mitoyennes à étage. La plus-value est apportée par la conservation de vastes zones naturelles, verdoyantes, de bois et de

squares qui isolent les habitants du stress de la ville. Par opposition, le quartier d'activité de Solna était complètement pavé et fortement urbanisé.

A Gauche : Vue d'un quartier résidentiel A de Vallingby depuis un square

A droite : vue d'un quartier d'affaire B de Solna à proximité du centre C

(B) d'autre part. Cette sectorisation participe d'une rationalisation de l'espace entre les zones d'emploi et les zones d'habitation. La séparation qui s'opère entre les deux contribue à rendre l'aménagement plus efficace parce

Par ailleurs, le choix a été fait de limiter les voitures en centre-ville. Ainsi, dans le C, aucune voiture ne peut circuler et les routes de circulation sont repoussées au-delà des quartiers d'emploi et d'habitation. Cette configuration a néanmoins pour inconvénient d'isoler les villes puisque les routes à grande circulation agissent comme barrière aux déplacements des autres usagers

Cette partie du voyage nous a ainsi permis d'appréhender l'aménagement de la banlieue de Stockholm dans sa globalité. L'organisation ABC se pose comme le résultat d'une volonté politique d'urbanisme

de la région. En effet, comme nos guides l'ont expliqué, chaque quartier d'habitation appartient à une époque distincte comme en témoigne les détails architecturaux (taille des fenêtres, étage ou encore porte d'entrée). La réussite de l'aménagement

passé donc avant tout par une vision cohérente de l'espace sur le long terme.



A droite : vue d'un quartier d'affaire B de Solna à proximité du centre C