



**Compte rendu
10ème Conférence annuelle Vienne
L'aménagement du territoire et son impact sur les transports
13 et 14 mars 2006**

Mots du président

Gönnar SODERHOLM en tant que président d'IMPACTS a accueilli les participants à la conférence. Il a remercié la ville de Vienne pour son accueil de la 10ème conférence annuelle, notant que le programme de ces deux jours serait intéressant et devrait entraîner des discussions intéressantes. Il y a rappelé les liens étroits qui unissaient Stockholm et Vienne par le passé et qui ont inspiré des idées mises en application à Stockholm.

M. SODERHOLM a également chaleureusement accueilli les représentants de Zagreb et de Budapest comme nouveaux participants à une conférence d'IMPACTS.

Ian JOHNSON nouveau secrétaire d'IMPACTS a expliqué que le programme de la conférence avait été spécifiquement conçu dans le but ne pas surcharger des sessions de présentation magistrale, mais pour permettre les débats et discussions autour des échanges d'expériences. Il a invité les représentants à tirer profit des pauses prolongées.

Au nom de la ville de Vienne, M. Andreas SCHIEDER a souhaité la bienvenue et une bonne conférence aux participants. Il a évoqué la stratégie de la ville face aux impacts de l'aménagement du territoire et des transports. Plusieurs questions sont liées au développement urbain intra-muros et au développement régional. Pendant 15 ans avec la politique d'ouverture des frontières la construction de l'infrastructure relevait du défi.

Kurt MITTRINGER du bureau de planification de Vienne a également souhaité la bienvenue à tous à la conférence. Il a noté que le réseau d'IMPACTS était composé de plusieurs villes d'Europe centrale qui essayent de soulever les défis liés à l'augmentation du volume de trafic. La conférence fournit une vue d'ensemble de la situation actuelle, des expériences et des efforts des villes qui abordent ces problèmes. Il a souhaité que la conférence soit fructueuse et que chacun tire bénéfice des contributions de tous.

Première Session

Impact des instruments de planification sur la sub-urbanisation et sur la répartition modale dans la Région Viennoise

M. Thomas MODREITER directeur du département de développement et de planification urbaine a fait une présentation commune avec Mme Angelika WINKLER, M. Kurt MITTRINGER et Mme Shams ASADI sur les impacts des instruments de planification sur la sub-urbanisation et sur la répartition modale dans la région Viennoise.



Mme ASADI du département de développement et de planification urbaine de la ville de Vienne a introduit la session sur le programme de développement urbain (appelé STEP) et les stratégies et la politique du Schéma Directeur de Vienne.

M. Kurt MITTRINGER a noté que ce schéma directeur avait été créé quand Vienne a dû s'ouvrir à ce qui se passait au delà de ses frontières. Il a décrit l'évolution du trafic et du développement régional qui définit le développement de la ville dans la région. Ceux-ci impliquent des programmes politiques, des plans stratégiques et des espaces verts, le plan de déplacement de 2003, des plans de protection environnementale et des plans d'autoroute.

Un des facteurs le plus importants est l'augmentation de la population urbaine dans les 10 ou 15 années à venir venant des pays de l'Est.

Vienne s'étale dans la région de la Basse Autriche, ainsi la coopération doit être organisée à différents niveaux. Le problème principal du trafic est la répartition modale. Dans Vienne la majorité utilise les transports en commun, cependant, les banlieusards viennent, en général, à Vienne en voiture. Les propositions pour contrôler le trafic incluent un accroissement des services des bus et un transfert vers les réseaux de chemins de fer.

La région de Basse Autriche est unique par ses deux capitales nationales séparées par 40km (Vienne et Bratislava). Elles ont aujourd'hui un rapport plus étroit grâce à l'infrastructure routière. Les liaisons ferroviaires doivent être améliorées y compris pour relier les deux aéroports.

Un facteur important est que les éléments essentiels du développement sont planifiés avec le gouvernement de Basse Autriche et établis dans un plan commun. Le concept polycentrique consiste au maintien d'un centre vert. Les zones de bureaux sont concentrées sur les lignes principales de transport en commun. Deux nouvelles lignes de métro sont prévues pour faire face aux problèmes de faible accessibilité en transport en commun dans des secteurs de développement. Le but étant d'avoir une ville compacte et de limiter l'étalement urbain.

Les secteurs du plan montrent les liens entre les développements urbains et le réseau de transport en commun (par exemple deuxième CBD) avec une nouvelle station de train.

Mme WINKLER a continué la présentation en se concentrant sur les impacts des instruments de planification sur la sub-urbanisation et la répartition modale dans la région de Vienne. Depuis les années 70 les plans de transport sont mis à jour sur une base de dix ans. Le plus récent est le programme de 2003. Un nouvel élément est la coopération au delà des frontières (nationales et municipales). Le transport est influencé par des contraintes géographiques et démographiques. Depuis 1970 Vienne a perdu 60.000 habitants qui se sont déplacées en dehors des frontières de ville. Ceci augmente les déplacements pendulaires. Les zones externes se développent le plus rapidement. Le plan de déplacement a pour objectif de ramener les déplacements en voiture de 40% à 25% en 2020. À Vienne 65% des déplacements se font en transport en commun et 35% en véhicules privés. En banlieue la répartition modale est inverse. Les autoroutes sont surchargées et l'espace de stationnement est problématique. Nous concentrons ainsi nos efforts sur la gestion des places de stationnement liée aux transports en commun par exemples pour les parkings relais aux frontières de la ville. Les permis de stationnement ont réduit le nombre de voitures enregistrées non viennoises garées dans la ville de deux tiers. Des pistes cyclables sont également développées dans un réseau plus complet. Il existe déjà 1000 Km de pistes cyclables.



Les lignes de chemins de fer se sont historiquement toujours terminées à Vienne. Il y a un plan visant à encourager, par des liens avec la nouvelle station, ce mode pour les déplacements urbains. Le secteur autour de la station deviendra également un nouveau centre de régénération urbaine.

La session s'est achevée par une discussion animée.

Csaba OROSZ a soulevé une série de questions demandant plus de détail sur les stations, sur les parkings relais (subventionnés par la ville par des opérateurs privés ?), et sur la politique de stationnement : comment attirer les investissements du secteur privé ?

Mme WINKLER a répondu qu'en ce qui concernait les études de faisabilité, elles sont effectuées par la société des chemins de fer autrichiens au niveau des stations et par la ville autour des stations. Les parkings relais sont financés exclusivement par les revenus des parcomètres.

M. GARCÍA RAMON a observé que Barcelone avait les mêmes problèmes que Vienne, mais les parkings relais se situent en dehors de la ville alors que ceux présentés par Vienne étaient à l'intérieur de la ville.

Mme WINKLER a répondu qu'il y avait également des parkings relais hors de la ville et que Vienne y apportait une contribution.

Maria KRAUTZBERGER a noté que Vienne avait présenté un plan de développement qui définit des limites (secteurs verts) et a demandé comment il était organisé par rapport à la politique régionale.

Mme WINKLER a déclaré que la planification visait le développement le long des lignes primaires de transport en commun.

Roland RYDIN a demandé plus d'information sur les équipements de parking relais et des points vélo.

Mme WINKLER a commenté qu'il y avait une initiative « ville vélo » où les gens pourraient louer des vélos dans la ville, mais sinon la disposition a été limitée aux secteurs autour des stations.

Claude DARGENT a observé qu'il y avait des différences entre les développements et s'est interrogé sur la façon dont les considérations écologiques et le financement avaient été traités et comment les priorités avaient été établies ? En particulier il était intéressé de savoir comment un report des déplacements entre la voiture et les transports en commun pouvait être réalisé.

Mme WINKLER a répondu que par rapport à l'utilisation de voiture la construction des autoroutes n'était pas sous la responsabilité de la ville mais sous celle la communauté fédérale. Au total environ 50% du financement fédéral a été attribué au métro avec l'idée d'aider reporter les déplacements en voiture des banlieusards aux transports en commun.

Fredy WITTWER a déclaré que jusqu'aux années 80 les planificateurs s'étaient concentrés sur le trafic individuel, mais depuis il y avait eu un effort pour développer les transports en commun locaux. Le processus a 2 thèmes : construire des transports en commun locaux, et développer l'urbanisation le long de ces lignes. Il était intéressé de connaître la priorité à Vienne?

Mme WINKLER a répondu que d'une part la ville visait à créer un réseau de niveau élevé de transport en commun, et d'autre part elle adoptait une planification stratégique. La ville améliore la structure urbaine existante et crée également des nouvelles infrastructures.



Isabel DEDRING a noté que Vienne avait un développement polycentrique du CBD, tandis qu'à Londres il y avait seulement un CBD. Ceci soulève le problème de savoir si un tel développement peut être suffisamment desservi par les transports en commun. Elle était curieuse de connaître la raison majeure pour adopter un modèle polycentrique.

Mme WINKLER a répondu qu'historiquement il y avait eu un noyau central. La ville essaye de renforcer des centres en 2ème et 3ème couronne pour des raisons écologiques et afin de réduire le fardeau d'un centre monocentrisme.

Cristina POU FONOLLA était intéressé par le fait que Vienne ait reporté 65% des déplacements sur les transports en commun et les circulations douces. Quel est le pourcentage de déplacement en vélo étant donné les 1000 Km de piste cyclable dans la ville ?

Mme **WINKLER** a répondu que les déplacements en vélo représentaient entre 4 à 8%. Il y a une tendance aux circulations douces pour les déplacements jusqu'au lieu de travail, mais cela est saisonnier étant donné le climat Viennois.

Friedmann KUNST a demandé si la stratégie de gestion de places de stationnement visait à réduire l'utilisation privée de voiture, et si les places de stationnements privés étaient incluses dans la stratégie ? Il a également observé que Vienne connaissait une augmentation d'utilisation des transports en commun et était intéressée de savoir ce qui les avait rendus attrayants.

Mme WINKLER a répondu que la gestion des places de stationnement était réduite aux emplacements publics seulement. La stratégie consistant à améliorer la qualité et la fréquence des transports en commun a été un succès, mais elle a été soutenue par la stratégie de stationnement.

Fredy WITTWER a cherché à avoir plus d'information sur l'initiative de transport de marchandise par le tramway, mentionnée dans la dernière newsletter d'IMPACTS.

En guise de réponse il a été noté que le tramway de fret était une initiative pour reporter le fret sur des trams la nuit. D'autres villes s'y intéressent également (par exemple Tokyo) et Vienne maintient de bons contacts avec ces dernières pour des échanges d'expériences. Un objectif serait de reporter une partie du transport de marchandises sur les trams.

Session 2

Expériences des villes d'Europe Centrale et d'Europe de l'Est

Chaire: Gunnar SODERHOLM

Après la présentation de la situation de Vienne, la session suivante de la conférence était assignée aux comparaisons avec nos voisins d'Europe centrale et d'Europe de l'est sur les transports et la planification du territoire.

Le cas de Budapest- Csaba OROSZ

Csaba OROSZ a commencé sa présentation en faisant remarquer que les problèmes de déplacement qui se posent aujourd'hui aux villes d'Europe de l'Est sont les mêmes que ceux qui se posaient aux villes d'Europe occidentale. Les villes comme Budapest cherchent donc à tirer profit des expériences occidentales.



L'étalement urbain au-delà des enceintes de la ville est responsable de l'accroissement des temps de voyage. Le système de transport en commun est fortement subventionné. Cependant, le nombre croissant de propriétaires de voiture mène à des problèmes de congestion. Les transports publics subventionnés (gratuits) pour la population âgée génèrent le trafic. Ceci peut affecter la qualité du service (par exemple le surchargement).

La répartition modale à Budapest est aujourd'hui d'environ 62% pour les transports en commun, mais beaucoup moins pour les jeunes. La politique de gestion du stationnement a des effets. Les suggestions de stationnement gratuit dans la ville les week-ends ont des impacts principalement économiques. Les frais de stationnement, depuis les années 90, sont pour des durées prolongées de 2 à quatre heures afin d'améliorer la satisfaction.

Des branches supplémentaires d'autoroute sont prévues afin d'améliorer la circulation et de réduire la congestion lourde qui existe aujourd'hui. Cependant, quand la nouvelle M10 sera mise en service, la capacité aux frontières de la ville se verra largement augmentée mais le trafic sera restreint par la capacité des rues intra-muros.

Les trains interurbains fonctionnent bien. Les bus souffrent de la congestion du trafic et des systèmes de priorité limités. Les changements sont nécessaires pour améliorer la qualité des déplacements. Une nouvelle ligne 4 de métro est en construction.

Une nouvelle image des transports en commun apparaît avec la mise en service des nouveaux bus, qui attirent plus de passagers.

Il n'y a pas de centralisation des contrôles de planification urbaine des développements des centres commerciaux qui apparaissent ainsi hors de la ville.

Si les politiciens ne veulent pas faire face aux problèmes de tarifications il y a plusieurs possibilités : Il y a l'espoir du financement de l'UE pour maintenir gratuitement le réseau de transport ou un système de commande des feux de circulation afin de désengorger le trafic au centre de la ville.

Comme pour Vienne et Bratislava, Budapest a besoin de collaborations au niveau régional.

Le cas de Zagreb- Slavko DAKIÇ

Slavko DAKIÇ a remercié Impacts au nom de la ville de Zagreb pour cette invitation à participer et il a exprimé tout l'intérêt que Zagreb porte à joindre IMPACTS. Il a ensuite donné une brève vue d'ensemble de la situation à Zagreb quand à l'aménagement du territoire et des transports ainsi que les projets en cours pour la modernisation des transports urbains. La géographie de la ville et son développement historique ont dicté la situation d'aujourd'hui. M. DAKIÇ a insisté sur les contraintes environnementales de l'aménagement du territoire et des transports et sur les limites de ce qui peut être fait à court terme.

Le schéma directeur des transports urbains propose plusieurs développements. Ceux les plus d'actualité, sont le tunnel sous la montagne vers le nord de la ville et la voie rapide périphérique autour de la ville. Un autre projet est une nouvelle voie rapide des deux côtés de la ville (Est et Ouest). Le troisième projet est le réseau de tramway conçu en 1999 qui fournira les raccordements aux trains ou tramways. Il inclut deux projets secondaires impliquant 2 nouveaux ponts reliant les nouvelles et vieilles parties de Zagreb. Le quatrième projet est la rénovation de l'aéroport de Zagreb. C'est un projet complètement nouveau qui établira un nouveau terminal et une nouvelle route liée à l'autoroute.



Csaba OROSZ de Budapest a commenté qu'un plan de déplacement avait été élaboré à Zagreb vers 1999. Quel est le plan de déplacement actuel, de quand date-t-il et dans quelle mesure est-il suivi ?

Zagreb a répondu que l'étude avait été effectuée par MVA, commissionné par la ville de Zagreb et la banque Mondiale. Le plan de déplacement est invariablement le début de tous les projets de développement et d'aménagement des transports. Pour le moment Zagreb pense que le système de tram est le plus approprié. L'étude initiale était limitée à la ville, mais puisque qu'une coopération est prévue avec la région Zagreb voudrait étendre l'étude pour y inclure les études pour le tunnel, pour le système de tram et une étude pour l'aéroport et les ponts, et la voie rapide périphérique. Ainsi le système de tram existant à Zagreb pourra être employé pour le transport public régional et le transport dans le centre urbain. A partir de cette étude Zagreb mettra à jour le système de tram.

Friedmann KUNST a demandé aux deux villes si elles avaient une planification des transports intégrée à la planification générale du territoire. Car il lui semble que l'aménagement du territoire vient après la planification des transports. Y a-t-il des approches qui montrent une planification intégrée ?

Slavko DAKIÇ et Csaba OROSZ ont répondu que cette constatation était vraie. Csaba OROSZ a présenté des exemples de manque de coordination. Zagreb pense que ce n'est que la qualité du service qui peut encourager l'utilisation publique.

Keith GARDNER a fait remarqué qu'à Londres la mise en service de bus de qualité a mené à une utilisation du service par toutes les couches sociales.

Isabel DEDRING a observé que la coopération institutionnelle semblait faible à Budapest et a comparé à la situation à Londres où il y a 33 arrondissements qui prennent des décisions au niveau local.

Slavko DAKIÇ et Csaba OROSZ ont répondu que Budapest espérait avoir tout le pouvoir de décision. Quant à Zagreb il y a un désir de partenariat avec des entreprises privées.

Session 3

Table ronde : La ville en mouvement

Chaire : Claude DARGENT

Claude Dargent a ouvert la troisième session recouvrant un sujet très vaste qui sera l'occasion d'avoir une discussion politique sur des thèmes communs. Pour introduire cette discussion la table ronde a commencé par une brève présentation des 5 villes (Berlin, Bruxelles, Göteborg, Londres et Paris).

Jorgen Linder de Göteborg a donné quelques exemples des actions effectuées ces dernières années. La ville est relativement petite avec environ 500.000 habitants. Il n'y a pas de métro mais seulement quelques lignes de chemin de fer. Le plus grand problème est que la ville est divisée par un fleuve avec peu de ponts et seulement un tunnel. Des projets de nouveaux tunnels pour rail ne sont qu'au stade de discussion. Le réseau de piste cyclable s'améliore, mais ce mode demeure saisonnier étant donné le climat en hiver. De plus les cyclistes ne respectent pas aussi bien que les automobilistes le code de la route ce qui entraîne des problèmes de sécurité. Une autre initiative est une zone environnementale de 6km sur 4 dans laquelle les véhicules sont limités. Elle fournit l'occasion de créer une flotte plus moderne de véhicule déjà en service dans d'autres villes de Suède. L'administration centrale prend également de l'avance avec l'obligation de voitures de service



écologiques. Ceci a considérablement diminué l'utilisation des voitures de service de 50%. De nouveaux trams ont été achetés pour maintenir un service de qualité.

Maria Krautzberger a présenté les développements urbains de Berlin. En 2003 la ville adoptée un plan directeur des déplacements ayant pour objectifs la répartition modale, des améliorations environnementales, les circulations douces et la sécurité routière. Un grand nombre de mesures, décidées ces derniers mois basé sur le plan général (qualité de l'air, sécurité etc.) fournissent des directives importantes pour les mesures politiques. Certaines de ces mesures sont parfois restrictives. Le plus grand défi pour les mois à venir est la coupe du monde de football avec la gestion des spectateurs. Les volumes de trafic vont croître. La ville essaye donc d'obtenir le report des déplacements habituels vers les transports en commun. Un tunnel nord-sud, qui doit s'ouvrir dans 2 semaines, redistribuera le trafic dans la ville. La ville travaille également à la mise en place de plus de zones 30 (limite de vitesse de 30km dans ces secteurs) (75% du centre sera dans ces zones). Cette limite, mise en application sur les itinéraires principaux, permettra d'augmenter la sécurité routière et de réduire la pollution et le bruit. Berlin essaye également de contrôler le transport de marchandises avec l'introduction du transport de marchandises par voiture et transports en commun. Berlin veut également reporter le transport de marchandises vers le chemin de fer avec plus de points de distribution dans toute la ville. Berlin a mis au point de nouvelles normes pour les transports locaux en bus, tram, rail et métro avec révision des contrats avec les opérateurs. En mai 2006 la nouvelle principale station de train à Berlin sera ouverte constituant un changement important pour le transport ferroviaire.

Keith Gardner a expliqué que Londres avait vu un retour de l'autorité régionale en 2000 avec l'élection d'un maire. De 2000 à 2004 il y a eu la réorganisation de cette autorité. Le maire a la responsabilité de l'aménagement régional et de la planification des transports. Le « plan de Londres » guide les 33 arrondissements de Londres pour l'aménagement du territoire. Le maire peut indiquer un cadre stratégique mais les actions au niveau local ne vont pas toujours dans la même direction. Le principal défi de Londres est l'augmentation énorme de la population et de l'emploi (d'environ 800.000 personnes entre 2001 et 2016). Le défi pour les autorités chargées des transports est donc de fournir la capacité de transport nécessaire à ce développement. Traiter la congestion du centre de Londres a été au centre de la politique municipale. Le rôle du péage urbain est de réduire le trafic de 15%, d'améliorer l'accessibilité et le réseau de bus à travers le grand Londres. Un autre défi est celui de la sécurité routière avec un objectif de réduire des accidents de 40% d'ici 2010. Cet objectif a été atteint en 5 ans la barre est donc montée à 50% pour 2010. Le contrôle du réseau de métro est retourné sous la responsabilité du maire. Par les PPP le but est d'apporter des capitaux afin d'augmenter la fiabilité des transports. Il y a eu un report modal de 4% de la voiture vers les transports en commun sur tout Londres. Les prochains efforts seront pour augmenter la capacité des transport en commun (ex : le projet Cross Rail). D'autres efforts sont déployés pour le développement des pistes cyclables. Il y a un réseau de pistes cyclable de 2000km. Pour 2004 2008 l'environnement est le thème principal avec la mise en zone de faible émission de la totalité de la région de Londres. Tous les bus, cars et camions devront être au moins aux normes EURO3. Le défi final est le changement climatique. Londres veut réduire ses émissions de CO2 par les reports modaux, par l'augmentation de l'utilisation des nouveaux carburants et des nouvelles technologies (par exemple les bus à hydrogène et les bus hybrides électriques diesel). Les Jeux Olympiques dans 2012 seront un autre défi.

Pierre Schmitz a fait remarquer que Bruxelles était une ville compliquée dont le cadre juridique n'était pas transparent. Tout ce qui touche au stationnement est important. Pour aborder le problème de la mobilité il faut d'abord trouver des solutions au problème de stationnement. Les acteurs sont invités à participer à un dialogue sur la question afin de s'entendre sur une seule autorité qui sera responsable du stationnement. Dans la région de Bruxelles il y a les 19 communautés et municipalités qui ont la responsabilité du stationnement. La mobilité durable est un deuxième objectif ayant pour but d'encourager les personnes à



utiliser des vélos et à marcher davantage. Pour cela il faut augmenter le niveau de sécurité routière, puisque ce sont les piétons et les cyclistes les victimes principales. Un nouveau système de camera a été mis en place afin de comprendre où les conducteurs accélèrent et pour les surveiller. En ce qui concerne les transports en commun, les normes européennes environnementales et de réduction de bruit s'appliquent. Les bus, trams et métro ont été modernisés afin d'inciter les personnes à laisser leurs voitures et à employer les transports en commun améliorés. Un autre objectif est le parking relais. Dans la région municipale de Bruxelles il est difficile à mettre en place. Il y a également de grandes pressions pour les déplacements des camions - demande contradictoire qui n'est pas facile à gérer politiquement. Pour d'autres la qualité de vie est plus importante. En ce qui concerne la pollution atmosphérique, les bus sont équipés de meilleurs moteurs qui réduisent également le bruit. Au centre de Bruxelles la population a une grande part d'immigrés, avec les groupes plus riches qui partent du centre, augmentant ainsi les déplacements pendulaires. Améliorer les transports en commun sur ces itinéraires encourage encore plus cette tendance. Ceci mène à une répartition des impôts étranges puisque basée sur le lieu de résidence. Pour encourager les habitants à se déplacer en transports en commun il faut les rendre plus attrayants.

Claude Dargent a expliqué que Paris avait considéré la question de savoir si une économie de marché permettait un développement durable, en particulier la planification et l'aménagement urbain. La réponse, en France, était oui. Ceci exige des schémas directeurs d'aménagement du territoire. En ce qui concerne les transports en commun, ça n'a pas été aussi systématique. Un des points les plus importants était de décider jusqu'où aller pour mettre en place les mesures. Le développement des transports en commun vient toujours après l'aménagement urbain. On était dans cette situation autour de Paris pendant 40 à 50 ans. Autour de Paris les gens vivent à l'ouest et travaillent à l'est mais personne ne s'était inquiété de l'impact de cette tendance sur les déplacements. Mais on a décidé d'organiser mieux les choses par le contrôle de l'aménagement urbain et des transports. Les voitures ne sont pas le moyen de transport approprié pour les déplacements en ville. Nous voulons encourager les conducteurs à changer de mode de transport. Dans une enquête récente, 78% des personnes interrogées ont indiqué qu'elles étaient en faveur d'une réduction d'utilisation des voitures. La qualité de l'air influe sur l'espérance de vie, ainsi changer de répartition modale est de plus grande importance. Nous avons accompli de grands progrès lors de ces 5 dernières années : le trafic a été réduit de 15%, les utilisateurs ont opté pour les transports en commun. Pour le futur, Paris et sa région ont l'intention d'élaborer des schémas directeurs d'aménagement et de déplacements. Ces plans doivent être harmonisés. Les équipements de transport en commun équilibrés sont utiles si la densité de population est assez haute. Un objectif est de s'assurer que la réduction du trafic n'endommage pas la vitalité économique de la région.

L'assemblée a été alors invitée à la discussion :

Isabel DEDRING a demandé si l'objectif était la mobilité ou l'accessibilité aux services ?

M. SCHMITZ a répondu que toutes les villes connaissent ce problème. À Bruxelles les achats par Internet se sont avérés avoir un effet négatif sur le trafic, produisant les modèles inefficaces de livraison qui s'ajoutent à la congestion.

M. GARCÍA RAMON a soulevé le problème du transport des marchandises et du fret, demandant des précisions sur les principaux problèmes des livraisons ?

M. LINDER a répondu qu'à Göteborg les centres de distribution avaient été re-localisés aux abords de la ville.

M. DARGENT a noté que c'était également une considération importante pour Paris. La ville projette, dans le cadre du schéma directeur des transports, d'établir des normes pour les dommages environnementaux. La



ville fait pression sur les entreprises afin qu'elles modernisent leur flotte. Nous étudions également si les réseaux de chemin de fer et de tram pourraient être employés pour le fret (particulièrement la nuit).

Friedmann KUNST a expliqué qu'à Berlin le volume de marchandises s'est réduit grâce au développement des métros centraux. Cependant, bien que le volume de marchandises diminue, le trafic augmente toujours dû au changement de mode et au nombre croissant de petites livraisons inefficaces. Berlin introduira en 2008 une zone de protection de l'environnement dans la ville afin d'accélérer la modernisation des camions.

Gönnar SODERHOLM a observé qu'à Stockholm il y avait eu une réduction du trafic de 25% depuis la mise en place du péage urbain. Depuis 17% de la population (au lieu de 50%) voient encore le trafic comme un problème à régler au centre. La ville veut également construire des logements dans les secteurs bien desservis.

Fredy WITTWER a noté que pendant plus de 20 ans la voiture avait été le problème principal des villes. Cependant, l'introduction des zones 30 et des zones piétonnes avait fait retrouver un équilibre. Il pense qu'il est possible d'atteindre un point où le transport en commun deviendrait le standard et le transport individuel de rares exceptions aux centres des villes.

M. GARCÍA RAMON a demandé plus d'information sur les limitations de vitesse appliquées à Berlin et sur leur succès.

Maria KRAUTZBERGER a répondu que 75% de la zone urbaine sont en zone 30 pour la sécurité. Elles sont principalement en zone résidentielle. Nous avons essayé de prolonger ces zones aux axes principaux de trafic. L'idée a été bien accueillie par les résidents, pour la réduction de bruit et l'amélioration de la qualité de l'air, mais ce n'est pas allé plus loin après les objections des taxis.

Claude DARGENT a déclaré que Paris aussi avait des zones 30, mais seulement sur 15% de la ville dans les zones résidentielles. L'élargissement des trottoirs (principalement dans les secteurs résidentiels) a également procuré un environnement plus vert. Un projet d'extension des zones 30 à toute la ville n'est pas envisageable aux yeux de la population.

Monica HILDINGSON a indiqué que la limitation à 30km/h à Stockholm avait réduit le trafic, mais qu'il n'y avait jusqu'ici aucune statistique disponible pour démontrer si des avantages de sécurité avaient été réalisés. Cependant, avec la réduction du trafic par le péage urbain, les vitesses pourraient augmenter et alimenter le nombre d'accidents.

M. SCHMITZ a commenté que bien que la ville de Bruxelles veuille établir une limite de 30km/h, ce sont les municipalités qui ont l'autorité pour fixer ces limites.

Gönnar SODERHOLM a noté qu'à Stockholm ils avaient eu l'appui de 75% de la population pour la limitation à 30km/h, ce n'est donc pas nécessairement un suicide politique que de suivre de telles stratégies.

Friedmann KUNST a observé que la réduction de bruit serait à l'ordre du jour en 2008 et que la manière la plus efficace pour la réaliser était par la limitation de vitesse.

Pierre SCHMITZ a dit que Bruxelles avait un rôle pilote dans ces zones au cours des 5 dernières années avec un plan d'action, mais qu'en ce qui concerne la population la qualité de l'air a une plus grande importance que le bruit.



Fredy WITTEWER a noté que la Suisse avait déjà des normes de bruit strictes. Genève se bat pour la réduction du trafic et de la vitesse, mais le critère de la fluidité du trafic est aussi très important : Quand la circulation est fluide il y a des avantages au niveau du bruit. Ainsi Genève remplace plusieurs carrefours à feu par des ronds points. Ceci a pour résultat que 80% des riverains perçoivent moins de bruit alors que le volume de trafic est identique.

Claude DARGENT a conclu la table ronde en observant qu'il y avait consensus dans beaucoup de secteurs. Par exemple pour les plans d'aménagement urbain et les différentes manières de réduire la vitesse. Dans plusieurs de ces secteurs nous avons les mêmes objectifs.

Gönnar SODERHOLM a conclu la session en observant que ce fut une journée intéressante et en rappelant à tous les RDV pour le dîner qui serait une autre occasion de poursuivre les discussions.



14 mars

Rudolph SCHICKER
Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme, ville de Vienne

Rudolph SCHICKER a souhaité la bienvenue à chacun à la deuxième conférence d'IMPACTS qui se déroule à Vienne.

Il a noté que le sujet était très vaste. Vienne a une infrastructure ferroviaire datant du 19ème siècle avec des stations centrales. A l'époque de l'empire austro-hongrois, avec une population de 50.000.000, toutes les lignes menaient à Vienne. Aujourd'hui nous habitons dans une Europe unifiée, ce qui rend la situation différente. Ces stations centrales sont maintenant un obstacle. Par exemple, le réseau trans-Européen (Paris Budapest) a besoin des chemins de fer de Vienne comme les voyageurs doivent se déplacer de la station Ouest à la station Est pour continuer vers Budapest. Ainsi, il y a eu des négociations intenses, ces dernières années, avec le gouvernement pour installer une station centrale où l'on puisse arriver de toutes les directions, et continuer vers toutes les directions. Elle sera également reliée à l'aéroport. Elle sera construite entre 2007-2012. Les vieilles stations seront affectées aux réseaux local et régional. La nouvelle infrastructure libérera de l'espace urbain. Il y aura 55 hectares d'espace libre autour de la station qui pourront être employés pour le logement. De même, autour des stations Nord et Ouest, de l'espace sera libéré avec d'excellents raccordements vers le centre de la ville. Cette nouvelle situation permettra à Vienne de devenir un centre de communication en Europe Centrale et de l'Est. Vienne va de l'avant par ses changements et la région reste très dynamique.

Session 4
L'aménagement du territoire et son impact sur les transports

Chaire : Keith Gardner – Directeur du département Stratégie et Développement, Transport for London.

La nouvelle station centrale et son impact sur l'aménagement
Maria KRAUTZBERGER, secrétaire d'état chargé des transports et de l'environnement

Mme KRAUTZBERGER a rappelé que la conférence de la veille traitait du sujet de la corrélation entre l'aménagement du territoire et les transports dans les perspectives de la ville de Vienne. Cette corrélation, a entraîné Berlin en 2000 à combiner ces deux activités. Berlin est, et a toujours été, un bon modèle pour les planificateurs, dans son contexte régional et dans son contexte urbain. En observant le développement régional de Berlin dans les années 90, on voit bien comment l'aménagement du territoire influence le développement social. Après la chute du mur, de nouveaux plans d'aménagement et pour la première fois une sorte de sub-urbanisation ont vu le jour. L'étalement urbain n'a pas eu lieu le long du réseau de chemin de fer, ce qui a augmenté le volume de trafic pour les déplacements vers les lieux de travail. Ainsi un réseau de train rapide a été développé avec des raccordements au réseau régional.

Ce sont les avantages en gain de temps du train par rapport à la voiture qui ont détourné les voyageurs vers les transports en commun. Ce qui a créé des déplacements pendulaires. Il est nécessaire d'avoir une coordination entre les infrastructures de transport et le zonage afin d'aménager l'espace de façon optimale.

Comme Vienne, Berlin essaye de construire un réseau ferroviaire de longue distance. Il reste à voir si la coordination entre le zonage et la planification des transports sera adéquate. Vienne semble être sur le bon chemin. À Berlin il était nécessaire d'établir de nouvelles lignes pour rétablir la desserte centrale qui avait été détruite avec la division de la ville par le mur. Il y avait donc la chance de réorganiser l'infrastructure. Les



discussions ont mené à une solution en rocade avec une alternative de traversée Ouest Est de la ville. L'idée était de créer une structure de fond décentralisée et reliée à la structure polycentrique de la ville.

Les opérateurs de chemin de fer n'étaient pas favorables à la solution en rocade et la solution de traversée faisait craindre des concentrations le long de l'axe. La solution finale fut celle de l'axe Ouest Est, modifié en forme champignon avec 3 stations principales dans le nord de la ville et dans le sud le développement d'une station du sud-est. Ceci a donné 2 stations principales au nord et une centrale avec l'infrastructure reliée au système de transport rapide. L'aménagement du territoire s'est concentré sur ces nouvelles stations.

Cette nouvelle infrastructure de transport a permis le développement de secteurs animés dont une zone de logement. La station entrera en fonction en mai 2006. À ses débuts sa capacité sera utilisée pour le trafic longue distance et la vieille station de Berlin-Ouest sera affectée aux services locaux ou régionaux.

Les nouvelles stations sont bien reliées aux autres modes de transport et abritent des centres commerciaux. Si bien qu'aujourd'hui nous parlons de nouveaux centres commerciaux avec une accessibilité au train, et plus l'inverse !

L'aménagement du territoire, un outil de politique des transports : la perspective de Londres
Isabel DEDRING, directeur de l'unité politique des transports, Transport for London

Isabel a noté qu'après avoir écouté les autres présentations il semble que Londres soit derrière beaucoup d'autres villes en termes d'intégration de l'aménagement du territoire aux transports. Le lien entre ces secteurs à Londres n'est pas très étroit, mais le gouvernement de Londres procure maintenant une occasion à une plus grande interaction.

La présentation s'est concentrée sur les raisons de Londres à l'utilisation du territoire comme outil de politique des transports et sur les difficultés rencontrées par la ville.

Le contexte à Londres est celui d'une voirie encombrée et d'une croissance significative de population - actuellement environ 7.5 millions et une augmentation de 1 million dans les 20 années à venir est prévue. Il y a de la congestion sur tout le réseau de voirie et un volume de trafic élevé à tout moment de la journée et de la semaine. Contrairement à Vienne, à Londres la répartition modale est en faveur du rail (environ 75%) et seulement de 5% en faveur de la voiture. Mais la voiture est utilisée intensivement en dehors du centre, le péage urbain s'appliquant seulement à la zone centrale.

Londres n'est pas une ville dense. Là où la population est inférieure à 35 habitants par hectare il n'est pas possible de fournir des transports en commun efficaces comme alternative à la voiture, ce qui se produit dans une proportion significative de Londres. La voiture y est le mode dominant pour les déplacements de distance moyenne. Un grand nombre de déplacements en voiture sont effectués pour moins de 2km. Vu les outils de politique pour relever ces défis dans les zones non centrales, il semble que le rail ne soit pas approprié parce que les déplacements sont trop dispersés. Il n'y a pas assez d'espace sur la voirie pour les bus. Néanmoins, il y a assez d'espace pour favoriser les circulations douces.

Comment l'aménagement du territoire peut-il être employé comme outil de politique des transports ? Bien que ce soit le maire qui décide du plan stratégique pour Londres, ce sont les arrondissements qui commandent au cas par cas l'application de ce plan. Ainsi Londres est très différente de Berlin. Au niveau régional il y a peu d'influence.



La planification des transports peut entraîner le développement de nouveaux secteurs, c'est par exemple à Londres le secteur de régénération sur la Tamise. La politique du maire est d'augmenter la densité pour réduire les déplacements pendulaires.

La planification des transports peut activement conduire à l'aménagement du territoire. TfL commencent à regarder les plans d'accessibilité. En identifiant les zones de haute accessibilité et de pauvre développement il sera possible d'influencer les décisions de planification.

Une attention considérable est donnée à la planification. Mme Dedring a donné l'exemple d'un nouvel hôpital dans lequel la disposition initiale pour les transports en commun était difficile mais des modifications ont été faites pour faciliter l'utilisation des transports en commun.

Londres commence juste à étudier l'impact des modèles de développement sur les modèles de trafic, et les conséquences de réduction du trafic.

Les barrières institutionnelles sont un grand obstacle - beaucoup d'autorités prennent des décisions qui influent sur le trafic sans TfL. Les frais de transport ne sont pas à la charge des planificateurs ce qui peut mener à des décisions perverses.

RAMON de Julio GARCÍA a commenté que la politique relative au stationnement n'avait pas été mentionnée, alors que c'est une stratégie importante pour changer les comportements.

En guise de réponse on a précisé que TfL était une autorité stratégique mais que ce sont les villes qui avaient le contrôle de la majeure partie de la voirie. La politique de stationnement est un secteur qui a besoin de davantage de travail. Depuis 1990 le stationnement est sous l'autorité des villes et les politiciens cherchant à attirer des clients, la politique de stationnement peut être en conflit avec les mesures de réduction du trafic.

Maria KRAUTZBERGER a noté qu'il lui semblait clair que nous ne serions pas en mesure de réconcilier et résoudre les problèmes de l'aménagement du territoire et du trafic si nous ne réussissons pas à l'élaborer un schéma directeur. Comment pouvons-nous aménager le territoire afin que le développement dans les secteurs suburbains soit pensé pour réduire ses impacts négatifs sur l'environnement ? Peut-être avons nous besoin d'une association entre les autorités de planification. Serait il utile de s'engager dans une discussion plus intensive au niveau d'UE ?

Berlin a trouvée comment organiser une politique de stationnement qui ne soit pas en conflit avec les intérêts globaux.

Claude DARGENT a commenté que pour avoir une politique du trafic qui aille de pair avec le développement urbain il faut trouver un dénominateur commun, de telle sorte que les décisions soient prises au même niveau politique et mènent à l'élaboration de documents commun. Paris a un tel plan de développement territorial.

Il a demandé qui devait soutenir le coût de création de services centralisés tels que les stations de Vienne et de Berlin?

Isabel DEDRING a observé que la planification à Londres dépassait les aspects spatiaux. Il y a une stratégie globale mais l'application de cette stratégie par le maire avec les arrondissement qui prennent des décisions contradictoires complique le processus.



Angelika WINKLER a répondu à la question de Claude Dargent en précisant que l'aménagement des stations libérera des secteurs non liés aux chemins de fer.

Maria KRAUTZBERGER a observé que le financement des transports grande distance provient du gouvernement.

Keith GARDNER a précisé que les Jeux Olympiques de 2012 apporteront une occasion pour la coordination dans les secteurs de réaménagement. Londres a un axe nord-sud et prévoit la construction d'un axe transversal avec une liaison est-ouest. Cependant, le problème est le coût qui excède la capacité de financement de la région.

Fredy WITTWER a comparé l'aménagement du territoire et le développement des transports à Berne où 80% de la population vit à moins de 5-600m d'un raccordement aux transports, ainsi l'utilisation des transports en commun dépasse 70%, alors qu'à Genève où beaucoup de gens vivent en dehors de la ville dans le canton, seulement 30% ont une accessibilité aux transports en commun.

Friedmann KUNST a observé que l'exemple de l'hôpital à Londres était semblable à des expériences de Berlin où certains établissements avaient engendré beaucoup de trafic sans l'avoir considéré lors de la planification.

Mick HICKFORD a demandé comment savoir quand l'aménagement du territoire par les transports est réussi? Est-il possible de réussir malgré les cycles de changements sociaux politiques, économiques etc. ?

Maria KRAUTZBERGER a répondu qu'il y avait des différences entre Londres et Berlin. Berlin a des problèmes de vieillissement de la population.

Keith GARDNER a conclu la session en notant que l'enjeu était plus l'accessibilité que la mobilité.

Session 5

Financer les initiatives pour la mobilité

Chaire : Fredy WITTWER

La session finale de la conférence a traité des problèmes de financement, à savoir comment les villes financent leurs initiatives et quelles sont les potentielles ressources de la Communauté Européenne pour le financements dans ce domaine.

Julio GARCÍA RAMON a présenté la perspective de Barcelone sur son plan de mobilité urbaine.

En Espagne, les plans directeurs de mobilité ne sont pas obligatoires. Cependant à Barcelone un tel plan a été conçu dans le but de maintenir une direction politique constante. Il a plusieurs objectifs comprenant la gestion durable de la mobilité, l'amélioration de la sécurité routière, les reports modaux vers les transports en commun et les circulations douces. Il prévoit également des nouveaux systèmes de gestion pour les livraisons en ville.

Ce plan tente d'améliorer l'accessibilité particulièrement pour les jeunes et les personnes âgées sans voiture. Il a également pour objectif une mobilité durable et une meilleure sécurité.



À Barcelone a 1.5 million d'habitants dans sa zone centrale, et 4.4 millions d'habitants dans sa métropole, ce qui constitue 70% de la population de la région. 35% des déplacements se font par transports en commun, 33% en voitures et 32% par les circulations douces. La plupart des déplacements se font dans la ville et à 46% à pied. Cependant les déplacements hors de ville (50%) sont effectués par véhicules particuliers.

On prévoit pour 2008, s'il n'y a pas d'intervention, 9.5 millions de déplacements. Maintenir un taux raisonnable de confort du point de vue de l'engorgement, impliquerait une réduction de 30% de circulation en voitures.

On estime qu'un investissement de 8.000 millions d'euro est nécessaire d'ici 2012. Ceci représente environ une augmentation de 50% d'investissement. Les coûts d'entretien sont un autre problème. Seulement 50% de ces coûts couverts par les revenus, il y a donc besoin de subventions municipales, régionales et du gouvernement.

Les PPP sont des ressources possibles (utilisé pour le tram). Le stationnement a pu fournir un peu de revenu.

Le plan directeur prévoit une augmentation de la fréquence des métros et la construction de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse.

André VITS, Commission Européenne, a présenté les opportunités offertes par l'UE au sein de FP7. Les nouvelles technologies offrent, selon lui, des avantages pour les villes.

Le conseil et le Parlement discutent encore des budgets du programme. Ils ont l'intention de continuer les mêmes activités et d'en ajouter de nouvelles. Le financement s'élèvera à 44 milliards d'euro sur une période de 7 ans.

Les services de la Commission préparent le lancement de FP7 et ses priorités pour les deux premières années. Dans le domaine des transports il y aura deux axes principaux (transports et technologies de communication de l'information). Les transports auront environ 6 milliards d'euro, pour tous les secteurs.

Les ICT pour les véhicules technologiques étaient le fil conducteur, remplacés aujourd'hui par les infrastructures intelligentes. Ce qui peut être important pour la planification des transports en ville. La communication entre les véhicules devrait également rétroagir sur les opérateurs de voirie pour aider à la stratégie de planification. L'initiative i2010 fournira un lien entre le consensus eSafety et les divers niveaux de planification (ville, région, etc.).

L'information du trafic est une priorité. Des essais opérationnels sur le terrain sont nécessaires pour FP7. C'est un grand défi financier.

Des solutions sont déterminées par les besoins des utilisateurs. La standardisation réduira les coûts d'implémentation.

La session a été suivie d'une brève période de discussion.

Csaba OROSZ a demandé des éclaircissements sur les études de cas considérées les plus importantes puisque les investisseurs y ont perdu l'argent?

André VITS a répondu que l'industrie automotrice européenne est marginale dans le contexte global mais cela dépend du sujet. Ces programmes ont aidé à trouver la concordance en Europe pour fournir un investissement dans les personnes et les qualifications.



Keith GARDNER a soulevé la question de la réorganisation des chemins de fer publics et si Barcelone était parvenue à avoir une influence sur son développement. Il a également soulevé la question de la restructuration de l'offre de taxi et du contrôle que Barcelone avait sur les taxis.

Julio GARCÍA RAMON a répondu que la discussion était en cours sur la réorganisation des chemins de fer. Quant aux taxis à Barcelone il y a un réel besoin des nouvelles technologies pour coordonner l'offre et la demande.

Conclusions générales - Otto SCHWETZ, Directeur général de TINA Vienna (Stratégies des transports)

Otto a remercié les participants. Il a estimé difficile d'absorber toute l'information des 2 derniers jours et de la récapituler ici. Il est intéressant de voir les effets de l'aménagement du territoire sur les transports et vice versa.

À Vienne il y a le concept des services d'intérêt général. Les villes doivent être proactives en procurant l'offre de transport et en fournissant les services. L'aménagement du territoire doit s'assurer que le système global peut fonctionner. Les lieux de travail et de vie étaient proches, il faut aujourd'hui re-rapprocher ces lieux.

Dans la région de Vienne un système de tarification unique est mis à l'essai afin de rendre les transports en commun plus attrayants et ainsi réduire les déplacements en véhicules particuliers, mais il y a la question du coût. Qui doit supporter le coût de l'infrastructure? À Vienne le problème des coûts de développement des transports en commun a été en partie surmonté par un impôt pour le financement du système.

L'intégration de l'infrastructure des transports à la planification du territoire est importante et devrait être considérée en tant qu'élément de la planification. À Vienne la corrélation entre la planification du territoire et la planification de l'infrastructure des transports est identifiée.

Cette conférence a montré combien la solution du problème était importante et combien différentes étaient les approches de planification dans chaque ville.

Gönnar SODERHOLM a conclu la conférence en tant que président d'IMPACTS. Il a une fois de plus exprimé toute sa gratitude à la ville de Vienne pour son accueil chaleureux et a noté que la conférence avait montré les objectifs d'IMPACTS comme un forum auquel les villes peuvent venir ensemble partager leurs expériences sur des problèmes communs.

