

Hausadresse:
Rathaus, Marktplatz 1
70173 Stuttgart

Postadresse:
70161 Stuttgart

Le 18 mars 2005

La mobilité urbaine d'aujourd'hui

Participation au congrès de l'Institut pour la Ville en Mouvement à São Paulo, les 28 et 29 mars 2005

Thèmes abordés :

L'organisation urbaine, l'intégration de différents moyens de transports, les inégalités sociales et territoriales, les innovations institutionnelles

Stuttgart, capitale du Bade-Wurtemberg et cœur de l'agglomération de la région de Stuttgart est l'un des principaux centres urbains et économiques d'Allemagne. La ville compte près de 600 000 habitants et la région de Stuttgart a quant à elle une population de 2,6 millions d'habitants pour 1,4 millions d'emplois.

La conurbation de Stuttgart est l'une des régions européennes les plus exportatrices, en particulier dans les domaines de la construction automobile et de l'industrie de sous-traitance automobile, des technologies d'information et de communication, des médias, de la construction mécanique, de l'ingénierie et des services financiers. Des sociétés telles que DaimlerChrysler, Porsche et Bosch ont une renommée mondiale.

L'organisation de la mobilité dans la ville

La ville planifie, construit et entretient les rues et les routes sur le territoire municipal. La ville est légalement chargée d'assumer les missions pour les transports publics de proximité, elle est, pour leur exploitation, propriétaire de la société Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) qui gère pour la ville les chemins de fer urbains et les autobus. Le réseau de lignes est en outre complété par des entreprises autocaristes privées.

Dans la grande agglomération de Stuttgart, les transports publics de proximité sont organisés par le Groupement des transports en commun de Stuttgart (VVS) qui est responsable des tarifs, billets et horaires. Les districts et la ville de Stuttgart sont responsables des transports publics de proximité et la Fédération régionale (*Verband Region Stuttgart*), des trains régionaux. Le Groupement des transports en commun inclut en tant qu'associés d'autres prestataires dans le domaine du transport, à savoir la Deutsche Bahn AG, la SSB AG et 40 autres entreprises de transport privées.

La mobilité à Stuttgart se distingue par un nombre croissant d'utilisateurs des transports publics de proximité qui s'élève actuellement dans le Groupement des transports en commun à un million de passagers chaque jour, et par un taux de motorisation d'environ 600 véhicules automobiles pour 1000 habitants.

La situation topographique de Stuttgart représente un défi particulier. En effet, le cœur de la ville se trouve dans une cuvette, entouré de collines présentant des différences d'altitude de plus de 350 mètres.

Ce paysage tout en beauté a cependant aussi pour conséquence un nombre de cyclistes considérablement moins élevé que dans les autres villes. Aujourd'hui, il y a à Stuttgart plus de 130 kilomètres de pistes cyclables délimitées qui rejoignent également les villes voisines.

Les nombreux escaliers menant au centre-ville sont une autre particularité de Stuttgart et les monter représente en même temps un bon exercice sportif.

Le centre-ville de Stuttgart a été en grande partie détruit durant la Seconde Guerre mondiale. La reconstruction n'a pas repris les plans historiques de la ville mais a été réalisée dans l'optique de faire de Stuttgart une ville agréable pour les automobilistes, l'automobile étant à l'époque un symbole de liberté individuelle, de bien-être et de plaisir par la mobilité.

Ensuite, la plupart des rues et routes du centre de la ville ont été réorganisées pour faire place à de grandes zones piétonnes conduisant aux différents parcs du centre-ville.

A seulement huit kilomètres du centre-ville se trouve l'aéroport de Stuttgart, avec actuellement 8 millions de passagers pour une capacité d'environ 13 millions de passagers et un trafic de marchandises en forte augmentation.

La rivière Neckar a été rendue navigable au 19^{ème} siècle à l'époque de l'industrialisation. Le port de Stuttgart est le septième plus grand port fluvial allemand et est relié au réseau fluvial européen.

Stuttgart est raccordée au réseau grande vitesse des chemins de fer et se trouve au croisement d'importantes autoroutes.

Aucune autre ville au monde n'est plus attachée au thème de la mobilité que Stuttgart. La ville fut fondée en 950 en tant que haras ou « jardin aux juments » (en allemand Stuten-Garten). C'est à Stuttgart que Gottlieb Daimler inventa l'automobile, à laquelle vinrent s'ajouter la première moto, le premier camion et le premier bateau à moteur. Aujourd'hui, Stuttgart est un centre de compétences leader en matière de mobilité grâce à ses nombreuses écoles professionnelles, ses instituts universitaires, ses universités, ses laboratoires d'essai publics, sa recherche fondamentale et appliquée, complétés par les grands instituts de recherche et de développement des entreprises. Pour cette raison, la ville se fixe également pour objectif d'agir en tant que champs d'expérimentation pour de nouveaux développements dans le domaine de la mobilité et de s'engager activement pour une mobilité respectueuse de l'environnement et adaptée à la vie sociale et économique.

Comment la mobilité va-t-elle se développer à Stuttgart et dans les autres villes européennes ?

La mobilité est en progrès non seulement dans le monde et en Europe mais aussi dans nos villes. Car le développement du trafic est un reflet des évolutions économiques, techniques et sociales, parmi lesquelles on trouve :

- une individualisation croissante de la société, reconnaissable par exemple à l'évolution du nombre de foyers composés d'une seule personne (plus de 50 % à Stuttgart) ;
- une différenciation croissante des styles de vie et des exigences, reconnaissable par exemple à l'augmentation des surfaces habitables (plus de 40 m² par personne à Stuttgart) et au choix des lieux d'habitation (tendance à acquérir une résidence secondaire) ;
- une « orientation vers la vitesse » plus marquée dans la société et un grand besoin de mobilité, qui entraînent une offre croissante des vols à bas prix et le développement du tourisme ;
- l'évolution des prix du terrain et des loyers dans le centre des agglomérations qui entraînent le déménagement des familles avec enfants des centres-villes et l'augmentation des personnes faisant la navette entre travail et domicile ;
- une flexibilité croissante des salariés quant à l'éloignement, ce qui accentue le flux de navetteurs ;
- les achats en voiture, en particulier les achats dans les grands centres commerciaux à la périphérie des villes ;
- le développement du commerce par Internet et les autres formes d'achats répandues par les médias qui entraînent une individualisation des livraisons ;
- les livraisons juste-à-temps pour les exploitations et les commerces de détail qui compliquent considérablement la logistique urbaine dans son ensemble.

Les besoins croissants en mobilité peuvent-ils être organisés de manière acceptable au niveau écologique et social ?

I. Les défis écologiques

Une simple extrapolation du taux de motorisation à Stuttgart, à savoir 600 véhicules automobiles pour 1000 habitants, avec celui d'autres pays, tels que la Chine fait apparaître de manière évidente la nécessité de trouver de nouveaux concepts de mobilité. La Chine a 1,3 milliard d'habitants. Si l'on appliquait le taux de motorisation de Stuttgart à ce pays, il y aurait 700 millions d'automobiles supplémentaires sur les routes chinoises au lieu des 22 millions de voitures actuellement, ce qui équivaldrait à une véritable catastrophe écologique.

Pourtant, les personnes vivant dans les autres pays, en Inde par exemple, ont le même droit à la mobilité que nous, en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord. Pour cette raison, il est de notre devoir de rechercher, d'essayer et de mettre véritablement en pratique de nouvelles formes de mobilité acceptables au niveau social et environnemental. Il nous faut donc mettre en place de nouvelles stratégies pour diminuer le trafic, effectuer les transports avec des moyens moins nuisibles pour l'environnement et organiser une circulation des véhicules motorisés personnels plus écologiques.

En Europe, le problème de la mobilité compatible avec l'environnement est mis en évidence par la nouvelle directive européenne pour le maintien de la pureté de l'air. Les directives, devenues entre-temps droit national, ne peuvent pas être respectées dans la plupart des villes européennes. Cela impose une modification de la circulation et un autre mode de pensée des usagers de la route.

Permettez-moi d'aborder rapidement **12 mesures** :

1. Intégrer plus efficacement le développement du trafic et des habitations

Stuttgart se développe d'après un nouveau modèle dénommé « ville compacte ». Cela implique une réutilisation systématique des surfaces inexploitées, une utilisation plus condensée et plus appropriée des surfaces et un mélange d'habitations, de lieux de travail et de vie quotidienne afin de diminuer le gaspillage des surfaces et la circulation. Notre objectif : la ville aux courts trajets.

2. Renforcer les transports publics de proximité

Au niveau quantitatif, c'est-à-dire un réseau de lignes dense et des cadences de passage plus élevées, ainsi qu'au niveau qualitatif, c'est-à-dire plus de confort, de fiabilité, de ponctualité, de sécurité et de propreté. Les transports en commun doivent atteindre le « standard Mercedes » pour convaincre les automobilistes de laisser leur voiture au garage. Près de 50 % des usagers de nos lignes de métro dispose également d'une voiture.

3. Accorder la priorité aux piétons et aux cyclistes

Au moyen de zones piétonnes, de rues adaptées aux piétons dans le centre-ville, de routes à faible trafic automobile, d'un réseau de pistes cyclables, afin que les trajets vers l'école, le travail et les commerces puissent être effectués avec le plus de sécurité possible.

4. Réguler de façon ciblée le trafic automobile

Grâce à des mesures réglant la circulation, en particulier des zones limitées à 30 km/heure, des places et rues sans trafic excessif, ainsi qu'à un réseau d'axes principaux regroupant une grande partie du trafic, les zones d'habitation seront délestées par la circulation.

5. Développer davantage l'offre intégrée de circulation

Il est possible de promouvoir la mobilité combinée, en particulier grâce au renforcement des services proposés en matière de circulation, tels que le parcotrain, le partage

de véhicules (car-sharing), à des supports pour vélo à différents points d'arrêt, et à l'avenir, avec un système de location de bicyclettes. Un service de renseignement sur les horaires au « porte à porte » fonctionnant par l'intermédiaire d'Internet est également en préparation.

6. Mettre en place une centrale intégrée pour la gestion du trafic

L'infrastructure routière existante doit être utilisée plus intelligemment. Le service de gestion active de la mobilité pour le trafic automobile et les transports publics de proximité sera mis en place à Stuttgart avant La Coupe du Monde de la FIFA, Allemagne 2006, et aura pour objectif de réguler le flux du trafic et de mettre en réseau et coordonner les moyens de transport. Cela inclut par exemple la gestion des perturbations en cas d'accidents, la gestion des travaux, la gestion de l'organisation lors de grands événements, des prévisions concernant le trafic, une radio d'information pour la circulation des transports publics de proximité pour faciliter les correspondances.

7. Renforcer le centre régional pour le transport de marchandises

L'objectif est qu'une plus grande partie des marchandises soit transportée par rails, dans des conteneurs pouvant être chargés rapidement sur des camions.

En effet, les concepts logistiques développés jusqu'à présent à l'intérieur de la ville, par exemple pour l'approvisionnement des commerces et entreprises, n'ont pas été très efficaces.

8. Développer la gestion de la mobilité orientée sur les secteurs

Pour diminuer le trafic dans les grandes zones industrielles, le gestionnaire de mobilité sert d'intermédiaire entre les utilisateurs, à savoir les sociétés, les autorités et les riverains de la ville et nos entreprises de transport, et ce afin d'utiliser de manière optimale l'infrastructure routière disponible. Ce projet dénommé « Movi-Man » est subventionné par l'Union européenne.

9. Favoriser les bus et camions peu polluants

Une grande importance est accordée aux faibles émissions de gaz lors de l'acquisition de véhicules et de bus municipaux. De même, les véhicules plus anciens reçoivent un équipement moderne. Les villes allemandes exigent du gouvernement fédéral des avantages fiscaux pour l'équipement en filtres de particules de gazole.

10. Introduire un système électronique de péage pour les camions également dans les villes

Au début de l'année a été introduit en Allemagne le système de péage « Toll Collect ». Il s'avère à présent que ce péage pour camions est en partie évité par le fait que des camions passent par les villes, en particulier la nuit. C'est pourquoi le péage pour camions doit pouvoir être mis en place également dans nos villes, au moins pour les camions particulièrement polluants, afin de réduire le trafic et d'utiliser les recettes supplémentaires du péage pour l'amélioration de l'infrastructure routière.

11. Améliorer la gestion du trafic pour une circulation reposante

Cela comprend entre autres un système intelligent de gestion des parkings et des disponibilités de places de parking, avec par exemple des tarifs échelonnés dans le temps et des réservations électroniques de places, l'utilisation multiple de surfaces de parking déjà existantes, par exemples celles des services publics, le renforcement de notre car-sharing et de notre réseau de covoiturage, ainsi que des parkings à étages dans lesquels il est par exemple possible de superposer des voitures grâce à des ascenseurs. Le prix des places dans le centre-ville, en particulier pour le trafic professionnel, est ici un critère déterminant.

12. Encourager la culture de la mobilité auprès du public

La sensibilisation au trafic commence dès la maternelle et se poursuit ensuite à l'école. Il est très important de disposer d'informations actuelles et faciles d'accès sur le déroulement du trafic, en particulier sur Internet. Les nouvelles prescriptions en ma-

tière de maintien de la pureté de l'air peuvent également servir à sensibiliser davantage les usagers de la route aux problèmes écologiques.

II. Les défis sociaux

Les offres de mobilité supposent une intégration sociale et une égalité des chances pour tous les groupes et couches de la population. Pour cette raison, il nous faut des offres répondant le mieux possible aux besoins respectifs des enfants, écoliers, étudiants, femmes, personnes âgées, handicapés et de la population active.

Permettez-moi d'évoquer rapidement **dix champs d'action** dans ce domaine :

1. Relier plus fortement le développement des routes et des habitations

Grâce au regroupement du trafic de transit, il y a moins de circulation dans les rues et beaucoup de personnes ont ainsi une meilleure qualité d'habitation. Pour que les zones traversées par les axes de transit ne se détériorent pas, il faut une action ciblée, par exemple l'installation de fenêtre anti-bruit, mais également l'aménagement de l'environnement public.

2. Maintenir les infrastructures publiques près des lieux d'habitation

Grâce aux garderies, écoles, ensembles sportifs et aux commerces de proximité, on ne réduit pas seulement la circulation, on maintient également la population dans sa diversité sociale.

3. Aménager les prix des transports publics de proximité en fonction des groupes ciblés

Il faut proposer des tarifs échelonnés tenant compte de la situation sociale pour que les prix ne soient pas une barrière excluant certaines personnes. Il s'agit ici par exemple des trajets gratuits pour les enfants de moins de six ans, du transport gratuit des poussettes et landaus, de l'abonnement pour les écoliers, de la carte pour les étudiants, des taxis pour femmes, de la carte pour les personnes âgées, etc....

4. Augmenter les prix du transport dans une mesure socialement acceptable

Les augmentations du prix du transport touchent particulièrement les personnes qui, parce qu'elles ne peuvent s'acheter une voiture, sont dépendantes des transports publics de proximité. Pour cette raison, il faut, lorsque les subventions sont réduites, tout d'abord exploiter toutes les réserves de rationalisation afin de maintenir la qualité, la quantité et le bon rapport prix/performances des transports publics de proximité.

5. Garantir une offre fiable et identique dans tous les quartiers de la ville

La qualité de l'offre doit être la même sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire dans tous les quartiers et dans une mesure comparable, afin que les transports publics de proximité restent accessibles à toutes les couches sociales.

6. Garantir une grande sécurité dans les transports publics de proximité

Nous devons avoir un bon niveau de sécurité aussi bien objectif que subjectif pour que tous et en particulier les femmes et les personnes âgées puissent emprunter sans crainte les transports en commun et que les mères ne soient plus obligées de conduire leurs enfants à travers la ville.

7. Permettre l'accès des personnes handicapées aux transports publics de proximité

Il s'agit ici d'accès aux quais adaptés aux handicapés, de bus adaptés aux handicapés, ce que l'on appelle des bus à planchers surbaissés, mais également des trottoirs pourvus de bateaux, pour pouvoir traverser la rue sans l'aide de personne.

8. Sensibiliser les enfants et les adolescents au trafic

Les programmes d'apprentissage en maternelle et à l'école doivent amener les enfants et adolescents à être indépendants en ville et à éviter les dangers. Dans ce domaine, il y a notamment des écoles routières stationnaires ou mobiles, dans lesquelles les enfants peuvent apprendre la conduite à vélo. Les prix avantageux des tickets pour

écoliers contribuent à ce que l'utilisation des transports publics de proximité fasse partie intégrante de la vie quotidienne des jeunes.

9. Permettre les trajets en vélo et à pied sans danger

Les trajets à pied et en vélo doivent naturellement constituer une part importante de notre offre de circulation et de notre mobilité. C'est pourquoi nous avons besoin de centres-villes adaptés aux piétons, de pistes cyclables ininterrompues et d'une « culture de conduite défensive » de la part des automobilistes.

10. Créer des espaces pour les enfants

L'évolution démographique est dramatique dans beaucoup de pays européens. Ainsi, à Stuttgart, il n'y a des enfants ou des adolescents plus que dans 20 % des foyers. Pour se développer, les enfants ont besoin d'espace. Nous avons donc besoin, en dehors des aires de jeux et des ensembles sportifs, de rues et de places calmes et le plus exemptes de voitures possible. A Stuttgart par exemple, cela est particulièrement difficile car nous avons 4 fois plus de voitures que d'enfants.

Résumé :

1. Le développement du trafic fait partie du développement de la ville. Il est donc normal que celui-ci soit de la responsabilité de la ville. L'Etat est incité à soutenir les villes au travers de subventions afin qu'elles puissent mener à bien leur mission dans ce domaine.
2. Les villes européennes et nord-américaines, jouissant d'un bon niveau de vie, sont incitées à organiser, à l'aide de concepts innovateurs, la mobilité croissante de manière socialement et écologiquement acceptable. La mobilité durable ne peut cependant être atteinte que si elle est considérée comme une mission relevant de la société dans son ensemble.

3. L'organisation d'une mobilité acceptable au niveau écologique et social fait partie de la responsabilité que nous allons devoir assumer pour un avenir agréable dans nos villes. Notre objectif doit être que nos enfants puissent eux aussi profiter de la mobilité que nous avons la chance d'apprécier et de vivre en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord.