

SERIES - 11/1958 - H5.

UT 177

2792

- A 20 -

QUELQUES OBSERVATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS
URBAINS COLLECTIFS DANS LES VILLES ALLEMANDES

J. CHOUARD

Les observations qui suivent sont extraites d'un bref voyage d'étude fait récemment en Allemagne, voyage au cours duquel nous souhaitions nous rendre compte sur place des politiques suivies outre Rhin dans différents domaines tels que : - grandes surfaces de vente et urbanisme commercial - villes nouvelles - construction de logements - transports urbains - études urbaines - aspects juridiques et institutionnels etc ... Nous nous limiterons ici brièvement à ce qui peut intéresser une grosse agglomération en matière de transports.

LES DESTRUCTIONS DES CENTRES ONT FACILITE UNE RECONSTRUCTION MODERNE

C'est un lieu commun, mais on peut constater que dans les quelques villes françaises qui ont été largement détruites, la reconstruction s'est faite suivant des plans beaucoup moins prospectifs à l'égard des circulations notamment. Il est vrai que ces villes sont moins grandes que les villes allemandes auxquelles nous faisons allusion : Cologne, Dusseldorf, Francfort, Essen, Bochum ...

Dusseldorf, capitale de l'état fédéral Rhénanie-Westphalie 700 000 habitants a eu son centre détruit à 70 %. La densité ancienne de 3 à 4 étages a été portée à 10 étages ce qui a permis d'établir de larges voies sur d'anciens quartiers.

A Bochum, 90 % des quartiers résidentiels et 60 % des édifices publics ont été détruits.

28163

2. REALISER UNE BONNE ACCESSIBILITE DU CENTRE A L'AUTOMOBILE EST UNE POLITIQUE ENCORE TRES SOUVENT DEFENDUE : beaucoup d'ouvrages d'art et de parking à étages.

Le visiteur est immédiatement frappé par les ouvrages d'art récents qui permettent des franchissements sans sectionnement et par le grand nombre d'immeubles de parkings.

Il s'agit là d'une politique délibérée qui correspond en grande partie à l'idée de renforcer le chiffre d'affaires des activités centrales et en particulier du commerce. C'est le cas de Cologne et Düsseldorf.

Une partie de la croissance démographique de Cologne se fait dans une ville nouvelle Chorweiler à 15 km au nord. Il s'agit d'un ensemble de 100 000 habitants lié à une vaste zone industrielle et bien relié au centre par un réseau de routes, d'autoroutes et de S. Bahn (voir plus loin). Un projet de grand centre commercial régional prévu à proximité a été pratiquement empêché d'aboutir par les planificateurs municipaux de Cologne. (Nous revenons plus en détail sur cette question dans une autre étude⁽¹⁾). En compensation de cette interdiction, des rues du centre ont été aménagées en circuits piétonniers et il existe déjà actuellement plus de 8 000 places de parkings à étages et près de 10 000 supplémentaires sont projetées. De plus sont prévues des voies d'évitement du trafic de transit ainsi que la création d'un axe nord-sud en plein centre. Enfin le tramway est mis sous terre. Il s'agit donc là d'une politique très cohérente et qui se fonde sur des moyens puissants.

Düsseldorf a pris le même parti que Cologne : conserver au centre traditionnel son caractère attractif et augmenter son accessibilité par la réalisation d'importants travaux de voirie et de parkings, 14 000 en service, 11 000 en projet, et parallèlement le développement d'un bon réseau de transports en commun. Comme à Cologne, et comme à Coventry en Angleterre par exemple, cette politique a pour effet de décourager toute implantation commerciale périphérique.

Nous pourrions détailler beaucoup plus les mesures planifiées qui sont suivies d'année en année et qui sont exactement de même nature que celles qui sont prises à Cologne. On se reportera pour cela à d'autres travaux.

Signalons enfin que, vis-à-vis des implantations commerciales, d'autres villes comme Bochum par exemple dans la Rhur n'ont pas la même rigueur (installation du centre régional de Ruhrpark en périphérie). Cela ne les empêche d'ailleurs pas de travailler à la meilleure accessibilité du centre.

./.

(1) Problèmes économiques et financiers posés par l'implantation des grandes surfaces de vente au centre et à la périphérie des agglomérations, étude faite pour le Commissariat Général du Plan.

LES S. BAHN, LES U. BAHN ET LE METRO

Les S. Bahn. Dans les principales agglomérations de la Ruhr, une voie spéciale implantée le long de voies existantes de chemin de fer, sur des terrains achetés de longue date par l'Etat fédéral, les chemins de fer et les municipalités, est parcourue par des véhicules de desserte de banlieue dits S. Bahn (Schnell Bahn) sur 250 km de voie environ. Il s'agit d'une disposition très spécifique intransposable dans les cas des villes françaises.

Les U. Bahn. Les réseaux de tramways très développés, en que de nombreuses lignes tortueuses d'avant-guerre aient été apprimées, voient leurs vitesses commerciales baisser avec la circulation automobile. Dès que le débit de voyageurs le permet, les municipalités en prévoient la mise sous terre par tronçons successifs. Le réseau prend le nom de U. Bahn. La construction par tranchées et galeries dans les rues se fait assez rapidement. Les lignes de tramway entrent dans des tunnels où 4 % de pente sont admis. Le coût de la mise sous terre revient environ à 30 millions de DM. par km, y compris les stations. Il en existe 8 km et 8 stations dans le centre de Cologne. Les stations ont 80 m. Les plus grandes villes adoptent des quais de 20 m. Le réseau de Cologne est conçu pour 16 000 v/h/sens.

On constatera sur le tableau suivant qui concerne la ville de Cologne que les voies du tramway en site propre ne cessent de croître en valeur absolue, comme en pourcentage.

Evolution des lignes de tramway en site propre dans le centre

	1939		1956		1968	
	longueur km	%	longueur km	%	longueur km	%
Site banalisé	32,12	91	10,75	58	8,15	42
Site propre	3,35	9	7,77	42	11,25	58
Ensemble	36,47	100	18,52	100	19,40	100

Evolution des lignes de tramway en site propre dans l'ensemble de l'agglomération

Site banalisé	116,67	67	66,70	48	47,4	37
Site propre	57,67	33	70,90	52	81,1	63
Ensemble	174,34	100	137,60	100	128,5	100

Le métro. Le métro d'une conception différente (entrée et sortie des voyageurs par des portes nombreuses et rames plus longues) permet des débits beaucoup plus grands. Il n'est pas obligatoirement fondé sur une infrastructure différente.

4. LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT BIEN UTILISES

Une véritable propagande est faite en faveur des transports en commun. Dans les stands d'urbanisme où sont exposés les projets des municipalités, on peut voir des tableaux d'équivalence illustrés indiquant par exemple :

" Les différents moyens de transport exigent un espace variant en fonction de leur nature".

Aux heures de pointe de la circulation, 270 personnes sont transportées par :

- un tramway entièrement occupé,
- trois autobus " " "
- 193 véhicules individuels (en moyenne occupés par 1,4 personne seulement).

L'encombrement théorique des rues par personne transportée atteint à une vitesse de 30 km/h :

- pour un tramway : 0,82 m²
- pour un autobus : 1,63 m²
- pour un véhicule individuel : 75,30 m²

Il semble bien qu'en Allemagne, les transports en commun soient beaucoup plus utilisés qu'en France. Il ne nous est pas possible de dire si c'est par esprit de discipline, moins d'individualisme ou plus de rationalité. Quoi qu'il en soit, nous avons été frappés lors de la visite d'un magasin discount dans la périphérie de Düsseldorf, de constater que ce magasin dont l'accès est difficile (petite route non aménagée) attire une clientèle habitant à 25 ou 30 kilomètres et venant en semaine pour 60 % en autobus et 40 % en voiture (ce rapport étant inversé pendant le week-end). Les paniers moyens de 70 à 90 F sont du même ordre que dans les magasins français "Carrefour" du même type à fréquentation presque exclusivement d'une clientèle motorisée.

LES ZONES COMMERCANTES DES CENTRES HISTORIQUES SONT ENDUES A LA CIRCULATION PIETONNIERE

A Cologne, depuis deux ans les parties commerciales du centre ont été rendues à la circulation piétonnière. Les trottoirs ont été arasés. Les voitures de livreurs sont autorisés jusqu'à 10 h. Depuis la gare centrale jusqu'au nouveau marché, l'itinéraire commercial a la forme d'une équerre. L'angle et les deux extrémités sont irrigués par des moyens de transports publics. De nombreux aménagements (dalles avec escaliers venant de la cathédrale vers la gare centrale) et extensions (nouvelles rues piétonnières) sont prévues parallèlement à la construction de parkings.

Des expériences analogues sont réalisées dans presque toutes les autres grandes villes.

CONCLUSION

La visiteur français suppose immédiatement une plus grande richesse quand il voit les réalisations allemandes. Les aménagements réalisés conduisent à une meilleure productivité d'ensemble et sont en eux-mêmes générateurs de nouvelles richesses. Nous examinons actuellement les comptes comparés des deux nations en ce qui concerne particulièrement les investissements urbains. Quoi qu'il en soit, outre le fait que la mutation industrielle de l'Allemagne est plus ancienne que celle de la France, il est certain que la transformation des villes a été possible non seulement à la suite des destructions de la guerre mais aussi grâce à la mise en oeuvre d'une politique foncière très ancienne. La SVR (1) dans la Ruhr est une association de 18 communes qui date de 1920, s'est constituée à une époque où on pouvait encore réserver de nombreux espaces non bâtis et les inscrire sur un "registre" qui consacrait leur inconstructibilité. Et tout cela s'est fait d'un commun accord sans décision au niveau national. Le fonctionnement de la SVR, d'ailleurs unique en Allemagne Fédérale, mériterait d'être étudié et, pourquoi pas, transposé à certaines régions industrielles françaises. Dans les autres villes allemandes, les exemples de réserves foncières datant d'avant la guerre sont également très nombreux.

Signalons enfin le caractère empirique et très constructif des études. Un exemple : le plan du métro de Francfort a été décidé, non à la suite de modèles mathématiques raffinés, mais sur la comparaison détaillée de six ou sept avant-projets très contrastés. La municipalité s'est comportée comme un industriel employant des techniques d'engineering. La France gagnerait à l'adoption de telles métho-