

URBANISME ET TRANSPORT COLLECTIF À STOCKHOLM

Le centre culturel suédois à Paris, récemment installé dans un hôtel du Marais, a organisé du 21 janvier au 20 février 1971 une exposition d'urbanisme consacrée au développement de la capitale suédoise. Il nous a paru intéressant, à cette occasion, de présenter à nos lecteurs une étude sur la place du transport collectif dans l'aménagement du grand Stockholm, et de la compléter par une description de son métro.

"URBANISME STOCKHOLM 71"

Sans entrer dans la description détaillée de l'exposition nous nous proposons, à travers celle-ci et les publications de divers organismes suédois, de dégager les lignes directrices de l'urbanisme à Stockholm et de montrer l'évolution, depuis vingt ans, des idées qui ont présidé à la conception des centres urbains. Mais disons tout d'abord que, si cette évolution est la conséquence normale de l'expérience acquise, un principe de base est resté immuable : la mobilité de la population doit être très grande et la création du transport collectif — ici le métro — constitue le préalable à la réalisation de toute urbanisation nouvelle dont il est le pivot.

L'AGGLOMÉRATION DE STOCKHOLM

• Rappel historique

La ville fut fondée vers 1250 sur une île de 600 m de côté située entre deux passes d'un chenal qui la reliait à la mer. Le développement ne fut rapide qu'à partir du 17^e siècle, au nord et au sud de cette île appelée "Gamla Stan" — vieille ville — et il se forma une zone dense dite "ville de pierre", dont les limites sont nettement tracées par des canaux et des parcs. La superficie de cette zone est d'environ 35 km².

• Le site

Située à la jonction du lac Mälaren et d'un profond bras de mer de la Baltique, la ville de Stockholm est caractérisée par une topographie mouvementée, constellée de lacs et de voies d'eau. Le site a gardé ses aspects d'origine grâce à un sol granitique très dur que les hommes ont peu remodelé.

L'activité commerciale et administrative est concentrée essentiellement au nord de la "Gamla Stan", à proximité de la gare centrale et de la rive du chenal. En raison de son développement récent, la ville est traversée d'avenues rectilignes, établies en damier sur la majeure partie de sa surface. Les activités industrielles sont en partie localisées au bord des divers chenaux au long desquels sont dispersées les installations portuaires, d'importance d'ailleurs relativement modeste.

Conséquence de sa topographie particulière, Stockholm a une faible densité de population : 1 million d'habitants dans un rayon de 25 km contre 5 millions pour Paris et 8 millions pour Londres.

• Organisation administrative

Le territoire de Stockholm, bien que très vaste et débordant largement la zone bâtie, est entouré de communes suburbaines qui, comme en France, l'enserrent en certains endroits comme un étou. Cet état de fait n'est pas sans inconvénients et, il y a seulement quelques années, le réseau

de transports en commun (métro, tramways, autobus) était strictement limité au territoire communal de la capitale !

En 1965 a été fondé le "Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor" (KSL), fédération intercommunale chargée de coordonner les problèmes communs à Stockholm et à sa région. Le KSL couvrait 6000 km² et concernait une cinquantaine de communes. Son rôle matériel fut d'abord limité à organiser les transports collectifs dans la zone impartie, mais ce n'était qu'une première expérience et il avait aussi pour tâche de préparer la coopération régionale pour l'ensemble des autres problèmes communs. C'est ce qui fut fait le 1^{er} janvier 1971 : le "Stockholms Läns Landsting", ou conseil du grand Stockholm, remplace maintenant le KSL, avec des attributions plus vastes.

• Les objectifs

En 1970 Stockholm comptait 18% de la population suédoise, en 2000 le pourcentage sera de 25%. Ceci suppose donc une forte expansion qui se traduit, d'après le "Plan régional", par les chiffres suivants :

| | |
|----------|-------------------------------------|
| (1950) : | 1 000 000 h |
| 1970 : | 1 475 000 h |
| | construction de 20 000 logements/an |
| 1985 : | 1 950 000 h dont 47 % d'actifs |
| | construction de 25 000 logements/an |
| 2000 : | 2 500 000 h |

LES ANNÉES 50 ET 60

Après la deuxième guerre mondiale, Stockholm se trouve devant un problème aigu de crise de logement résultant de l'exode rural et d'une importante immigration. La solution immédiate consiste, comme cela se fait dans beaucoup d'autres villes, à construire des logements de plus en plus loin de la ville intra-muros.

Mais à Stockholm les inconvénients de ce genre d'urbanisation sont évités par une organisation méthodique de l'agglomération et par la réalisation de centres secondaires, reliés au centre de la capitale par un système de transport rapide : Stockholm s'agrandira en forme d'étoile autour des lignes de métro et de chemin de fer qui rayonnent à partir du centre (fig. 1).

Une telle urbanisation est possible à Stockholm grâce à la maîtrise des sols : la ville a en effet mené, depuis le début du siècle, une politique de réservations foncières importantes, encore accentuée depuis la dernière guerre ; grâce à cette politique la ville, qui couvre une surface de 182 km² (1), est actuellement propriétaire de 70 % du territoire communal. Nous verrons d'ailleurs plus loin, à

(1) Paris : 92 km² y compris les deux bois.

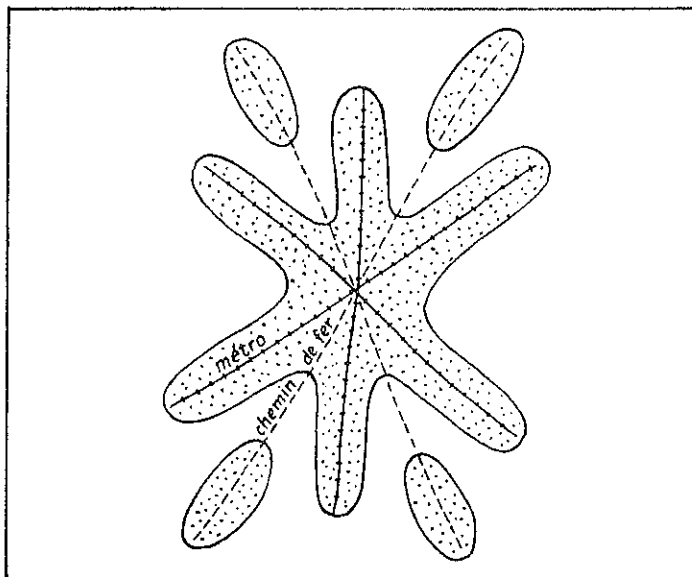


Fig. 1 - Schéma de développement en étoile autour des lignes de métro et de chemin de fer

propos de Järva, que ces acquisitions ne se limitent pas seulement au territoire communal.

Deux principes de districts urbains sont étudiés, l'un avec 33 000 habitants et 1800 m entre les stations de métro, l'autre avec 24 000 habitants et 1100 m entre les stations. Dans un rayon de 500 m autour de chaque station, l'urbanisation sera dense (habitat collectif) ; de 500 à 900 m elle sera plus lâche et constituée de maisons individuelles, dont le total ne dépassera pas 25 %. Des zones d'emploi sont prévues à proximité immédiate de ces centres. C'est ce que beaucoup appellent l'urbanisation "en ganglions" autour du transport collectif.

Il est à noter que l'automobile n'est pas oubliée pour autant : des autoroutes seront construites parallèlement au métro, mais loin du centre de ces districts urbains, et les desserviront par des bretelles de raccordement (rappelons que la Suède est le pays le plus motorisé d'Europe).

Les premiers principes d'aménagement, conçus vers 1950, s'énonçaient ainsi :

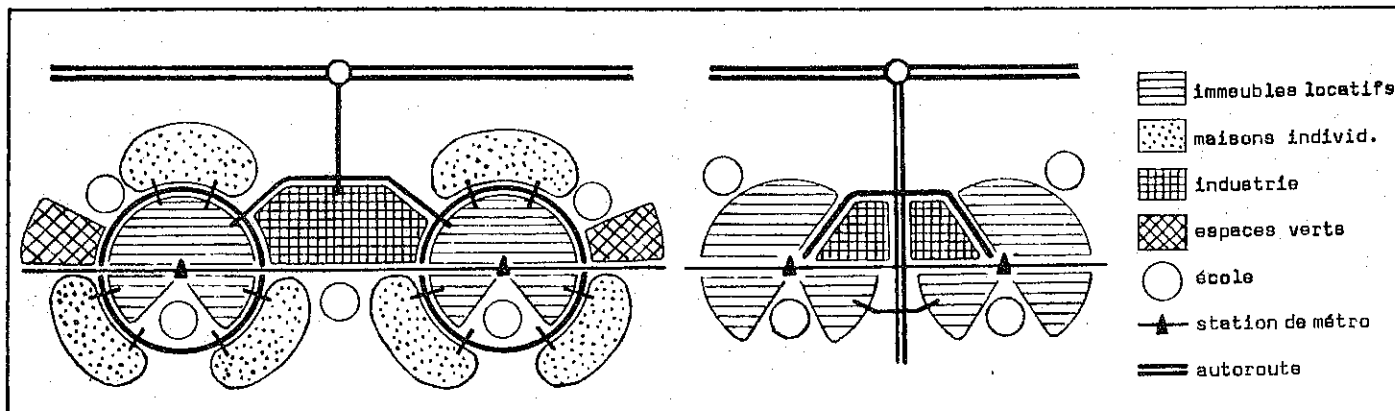
"Le tracé du métro est le support des liaisons entre le "centre, qui sera rénové, et les "villes nouvelles".

"La City hautement spécialisée en bureaux et commerces sans habitations sera le complément des centres nouveaux qui comporteront des équipements proches des habitations.

"Le long des lignes de métro sont localisés les centres des quartiers nouveaux séparés entre eux par des espaces verts.

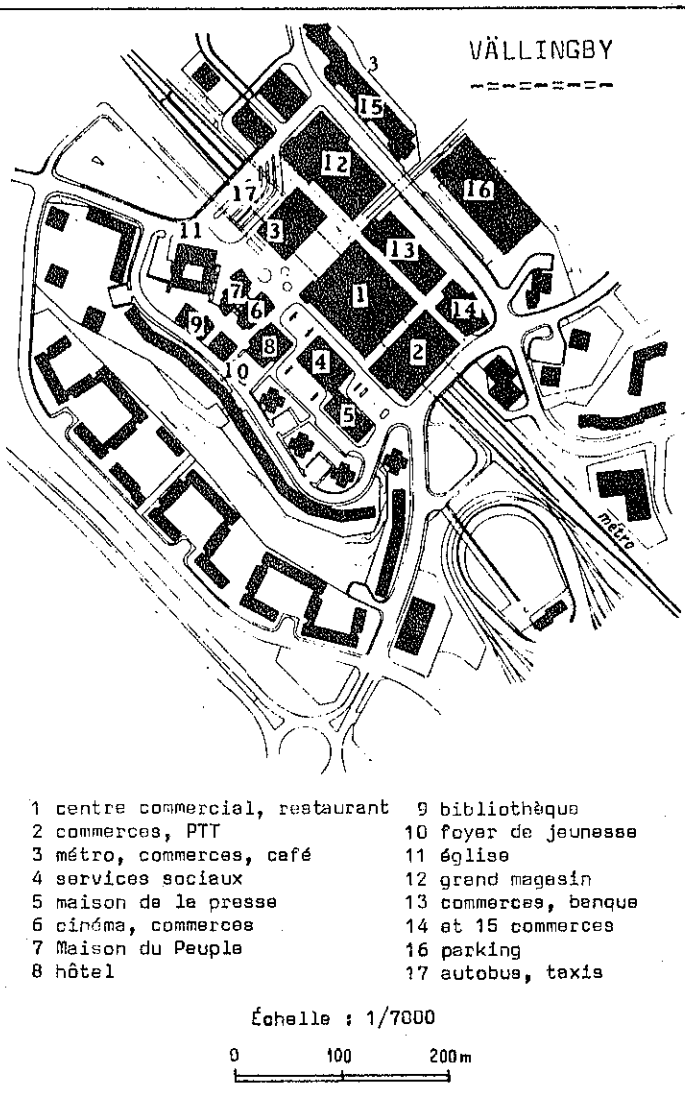
"Le principe de Vällingby : les villes nouvelles seront pourvues de zones d'activité afin que les habitants puissent chaque matin se rendre à pied à leur travail".

Fig. 2 - Schémas des deux principes de districts urbains étudiés vers 1950.



Vällingby est la plus ancienne des cités-satellites de Stockholm (20 km au nord-ouest). Son plan, fixé en 1951, fut réalisé en 1954 et agrandi de 1960 à 1965. Elle compte 24 000 habitants.

Fig. 3 - Plan de la cité-satellite de Vällingby (zone centrale dense).



D'autres cités-satellites ont vu le jour pendant la même période :

- Fersta (15 km au sud), projetée en 1957, inaugurée en 1960, compte 30 000 habitants et la demande d'emplois peut être satisfaite sur place à 50 % ;
- Skärholmen-Vårberg (15 km au sud-ouest), avec 26 000 h. et l'unité urbaine contiguë de Bredäng (17 000 h.) sont les plus récentes réalisations de Stockholm : projet en 1964, achèvement en 1967.

Comme Vällingby, les cités-satellites de Farsta, Skärholmen-Vårberg et Bredäng sont centrées sur une station de métro.

"Le trait caractéristique qui frappe en premier lieu l'observateur français est le respect de la concordance entre les échéanciers de la construction du métro et des villes-satellites" (cahier de l'IAURP, vol.9, oct. 1967, p. 30).

Sur le plan urbanistique, ces cités-satellites sont considérées comme de brillantes réussites ; elles reçoivent la visite des urbanistes du monde entier. On notera généralement la qualité esthétique des constructions, leur implantation dans des sites particulièrement agréables et la commodité de leurs centres commerciaux. Les espaces verts y tiennent une place considérable, grâce à l'amour de la nature qui est un trait caractéristique du Suédois.

1966-1971 : ÉVOLUTION ET CONTINUITÉ

Au fur et à mesure que se développent ces cités-satellites, on perçoit progressivement qu'elles ne résolvent pas le problème du déséquilibre entre une localisation trop exclusive des activités économiques importantes dans la "City" et le sous-équipement de la périphérie : les zones d'activité de ces cités-satellites ne sont pas de grandes zones industrielles ni tertiaires, et le rayon d'attraction de leur centre commercial n'excède pas 2,5 km.

"Qu'est devenu le principe de Vällingby ? En 1965, 76 % des actifs habitant Vällingby travaillaient en dehors de ses limites, et 50 % des emplois étaient occupés par des personnes habitant en dehors de Vällingby".

Cette constatation des responsables du Plan ne remet pas en cause le succès des cités-satellites déjà réalisées, où le cadre de vie est fort agréable, mais il apparaît de plus en plus clairement que, vu sous l'aspect d'ensemble du grand Stockholm, ce type d'urbanisation ne répond plus à l'évolution des conditions économiques.

Il ne faut pas oublier en effet que la Suède est un pays à niveau de vie très élevé, donc à main-d'œuvre chère, et que pour garder sa place sur le plan international, pour concurrencer les grandes métropoles européennes, elle doit rechercher la plus haute productivité de ses industries.

Cinq principes fondamentaux constituent le "plan d'intention", dont découleront les "objectifs structurels" :

"Pour l'entreprise :

- " - nécessité d'un grand assortiment de main d'œuvre
- " - nécessité d'adaptation rapide face à une forte concurrence internationale
- " - possibilité de profiter du haut degré de services et d'équipement qu'offrent les grandes villes

"Pour l'individu :

- " - accès à un large éventail de possibilités d'emploi
- " - niveau de vie plus élevé

Nous soulignons intentionnellement les deux premiers d'entre eux, qui ne sont d'ailleurs pas inconnus de nos lecteurs, car ce sont les mêmes qui figuraient en 1967 dans la présentation d'objectifs du grand Manovre (Allemagne fédérale) et ont justifié la création d'une communauté tarifaire (voir "Le FORUM" n° 13, page 13). Mais à Stockholm les conséquences vont beaucoup plus loin, car c'est la structure même de l'agglomération qui va en être marquée.

Les objectifs 1970 sont ainsi définis (source : bureau du Plan de Stockholm) :

- " - La production sur une grande échelle entraîne une haute productivité. On doit donc s'efforcer de construire de grandes unités pour les industries, bureaux, etc.... avec de grandes possibilités d'extension
- " - Les entreprises qui ont besoin de services mutuels doivent pouvoir se localiser à proximité les uns des autres. Il est donc nécessaire qu'il existe une coordination centrale de leur localisation.

" - Les entreprises doivent pouvoir choisir la main d'œuvre dans toute la région. Ceci exige de très bonnes communications.

La conséquence, sur le mode d'urbanisation, sera la constitution d'unités urbaines beaucoup plus grandes, contenant une population suffisante pour assurer une main-d'œuvre abondante et variée à une forte concentration d'activités économiques.

Cette deuxième génération de villes nouvelles, qui permettront par leur dimension de décharger le centre de Stockholm et en seront en quelque sorte "concurrentes", comporteront de 100 000 à 150 000 logements et offriront de 50 000 à 80 000 emplois. Les zones d'influence de ces nouveaux secteurs d'activité devront déborder largement leur cadre géographique et, à la limite, certains responsables du Plan souhaiteraient faire du grand Stockholm un marché d'emploi unique, facilement accessible en tous points.

La première application concrète de cette nouvelle conception, qui tendra à faire de la capitale suédoise une ville polycentrique, sera mise en œuvre sur un ancien terrain de manœuvres militaire, le Järvafältet, d'une superficie de 4 000 ha, situé à 15/20 km au nord-ouest de Stockholm.

Au travers de cette évolution, il est remarquable de constater l'importance qu'attachent les responsables du Plan au problème de la mobilité de la population et la continuité de leur politique en matière de transports collectifs. La création d'une ville nouvelle avec ses propres activités, sur un terrain spacieux et entièrement vierge, aurait pu se concevoir en fonction de l'automobile individuelle. Mais le souhait de faire de Stockholm un marché d'emploi unique eut été en contradiction avec une telle conception, car le centre ancien et ses environs immédiats ne peuvent recevoir un flot nouveau et abondant de voitures : il aurait fallu de toutes façons créer entre celui-ci et la ville nouvelle l'indispensable ligne de métro. Aussi, puisque c'était inéluctable, il était normal de lui faire jouer également le rôle de desserte interne de la ville à créer.

LE CENTRE RÉGIONAL DE JÄRVA

Le terrain disponible a la forme idéale pour la réalisation aux moindres frais du développement urbain linéaire qui reste la constante de l'urbanisme suédois : 15 km de long sur 2 à 4 km de large. Cette disposition conduit en effet au coût minimal des réseaux de transport, tant collectif qu'autoroutier et, surtout, leur confère une double utilisation car, comme nous venons de le voir, ils s'appliquent autant aux déplacements internes dans la ville nouvelle qu'aux migrations vers le centre de Stockholm.

La répartition des activités et des habitations le long de ce tracé linéaire a fait l'objet en 1966 d'un concours auquel ont participé architectes et urbanistes.

"Après de nombreuses réflexions, le jury a opté pour le principe suivant : les bureaux et les services régionaux devront être conçus en unités distinctes, qui pourront être localisés proches les uns des autres afin que les meilleurs accès puissent être faits avec les liaisons ferroviaires. La main d'œuvre et la clientèle seront recrutées dans de vastes parties de la région de Stockholm".

Ses promoteurs conçoivent Järva comme une extension de la ville intra-muros par la densité et le type d'occupation des sols et souhaitent qu'en plus du secteur secondaire, le secteur tertiaire y soit représenté de façon prédominante. Ils espèrent ainsi affaiblir la pression actuelle dans la "City". "Comparé aux zones déjà construites, le plan de Järva est un pas de plus vers la densification du tissu urbain".

Organisation administrative et instruments juridiques

Il est à noter que les cités-satellites des années 50 et 60 se trouvent toutes à l'intérieur des limites administratives de la ville de Stockholm. La ville nouvelle de

Järva concerne par contre cinq communes dont deux principales : Stockholm et Sollentuna.

Il est très important de remarquer que, malgré le découpage en communes, la ville de Stockholm a une certaine prééminence sur ses voisins qui lui a permis de mener, comme elle l'a fait dans ses propres limites, une politique de réservations foncières importantes hors de son territoire communal (environ 2000 hectares par an!).

Dans ce cas "la municipalité de Stockholm doit accepter de se plier — au moins officiellement — au contrôle des communes suburbaines qui sont responsables de l'aménagement de leur territoire. En pratique cependant, la ville prépare une étude d'urbanisme et la présente aux municipalités suburbaines qui ne sont pas équipées pour les préparer elles-mêmes : le plan officiel est alors publié. C'est le bureau d'urbanisme de Stockholm qui établit le plan directeur pour chaque opération". (Cahier de l'IAURP, vol.9, oct. 1967, page 25)

Pour l'opération de Järva, il a été créé un organisme, dit "comité de Järfältet", qui regroupe les communes intéressées de Stockholm, Sundbyberg, Järfälla, Sollentuna et Solna ; il comporte les experts du bureau d'urbanisme de la ville de Stockholm, le directeur d'urbanisme de Sollentuna, les architectes et urbanistes-conseils des trois autres communes, des représentants du métro et des chemins de fer, ainsi qu'un représentant de la direction nationale de la construction.

• Objectifs structurels

Comme pour les cités-satellites des deux dernières décennies, le cahier des charges de la première tranche de l'opération Järva impose des contraintes sévères en ce qui concerne les déplacements des personnes :

- maximum 500 m à pied du métro à l'immeuble d'habitation,
- maximum 300 m à pied de l'arrêt d'autobus à l'immeuble d'habitation,
- hiérarchisation et différenciation complètes des circulations automobile et piétonnière.

À cela s'ajoutent les conditions générales fixées pour l'ensemble du grand Stockholm :

- accès facile aux espaces verts pour les promenades de 30 minutes,
- durée maximale du trajet entre lieu d'habitation et lieu de travail : 45 minutes,
- bonnes liaisons entre différents lieux de travail,
- contacts faciles entre zones d'habitation.

• Répartition sur le terrain

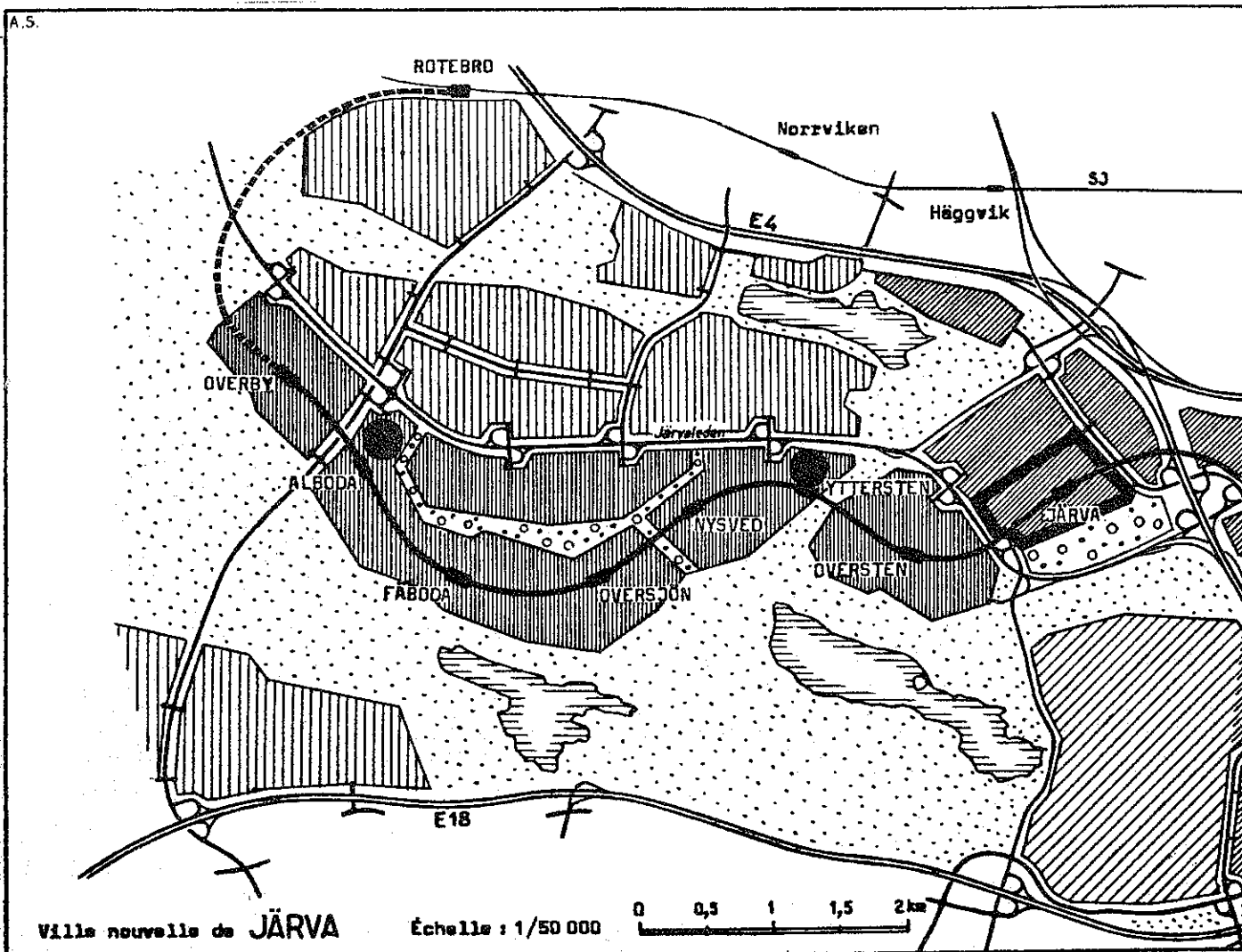
Le plan fig. 4 indique l'emplacement géographique des zones d'habitation et des zones d'activité. Les zones d'habitation dense (150 à 400 pièces d'habitation de 25 m² à l'hectare)(2) sont groupées autour des stations de métro, ainsi que les zones d'activité dense.

Les autoroutes E4 et E18 encadrent tangentiellement la ville nouvelle, sans la pénétrer. Une route de desserte intérieure longitudinale, dite Järvaleden, suit de beaucoup plus près la ligne de métro tout en restant un peu à l'écart des zones denses où, selon la règle, le piéton sera maître.

Le plan de détail fig.5 illustre l'application des prin-

(2) Noter qu'en Suède, contrairement à la pratique française, la cuisine compte comme pièce d'habitation.

Fig. 4 - Schéma général d'aménagement de la ville nouvelle de Järva.



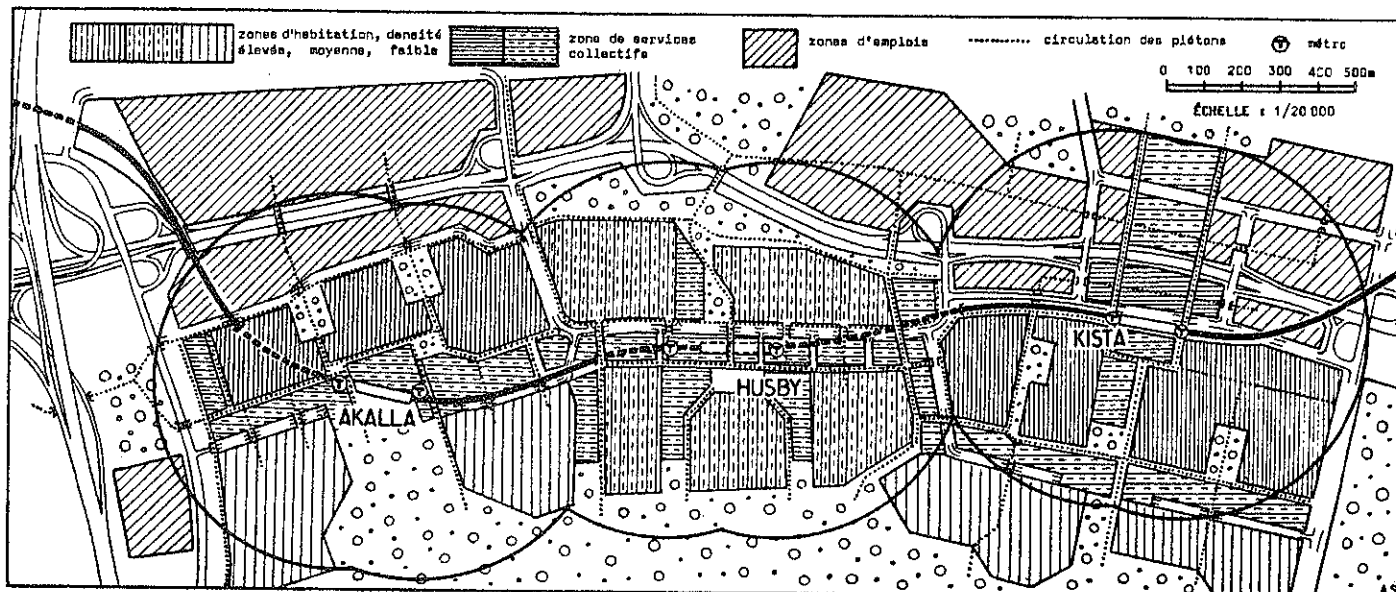


Fig. 5 - Plan de détail des quartiers d'Akalla, Husby et Kista dans la ville nouvelle de Järva.

cipes énumérés ci-dessus ; les cercles indiquent le rayon de 500 m autour des sorties des stations de métro.

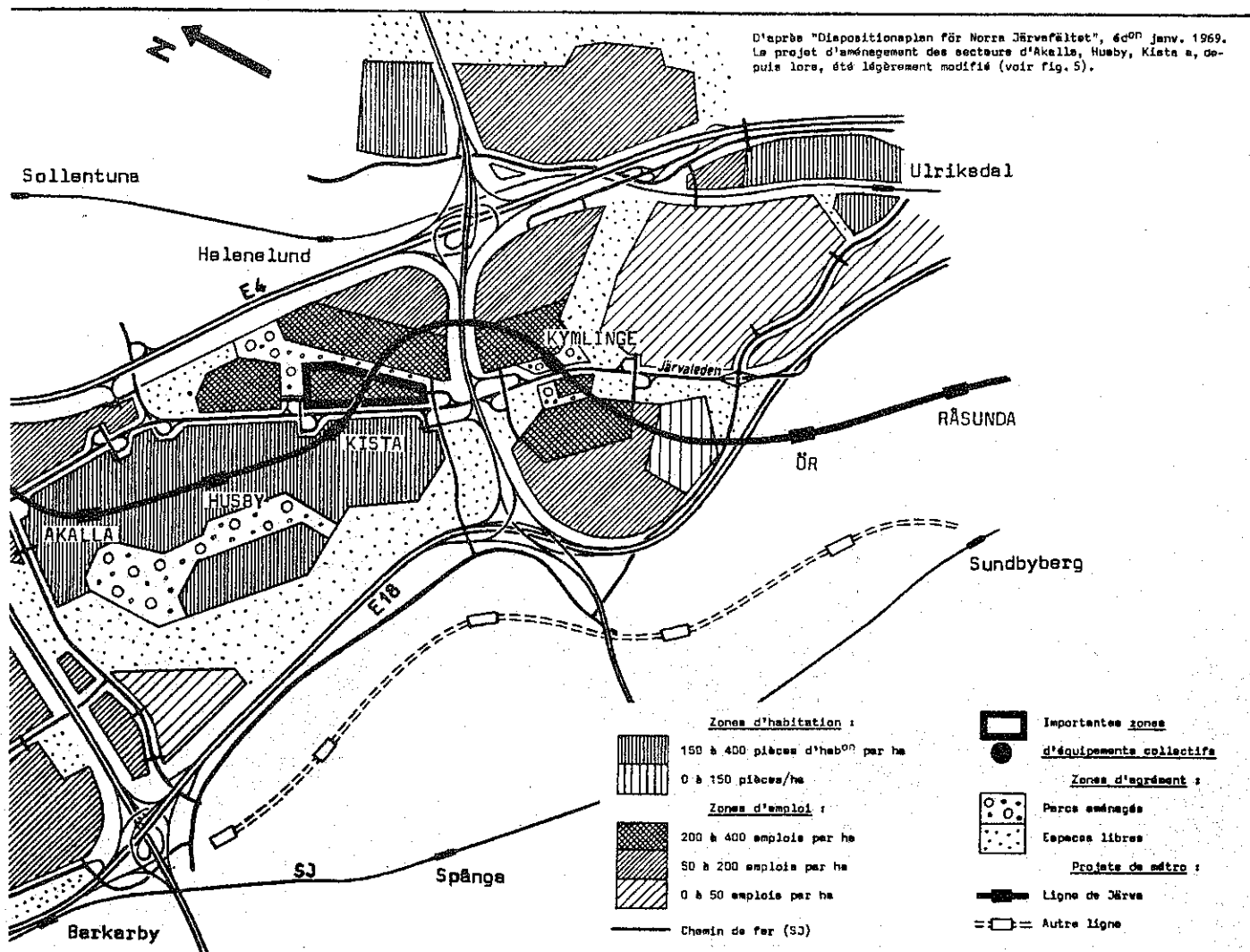
• Échelonnement des opérations

La première phase, à réaliser d'ici à 1975, concerne la moitié méridionale : secteurs d'Akalla, Husby, Kista. Pour chacun d'eux, la construction se fera par anneaux concentriques successifs autour de la station de métro : d'abord les équipements collectifs (écoles, PTT, commerces, etc...) et les logements denses. Ainsi les premiers occupants ne seront pas contraints, comme cela se passe trop souvent en

France, de vivre dans la boue des chantiers pendant de longs mois ni d'attendre, parfois des années, les équipements collectifs les plus indispensables.

La deuxième phase prendra place ultérieurement. Lorsque toute l'opération sera achevée, la ville nouvelle de Järva aura les caractéristiques suivantes :

| | logements | emplois |
|--------------------|-----------|---------|
| hypothèse moyenne | 110 000 | 55 000 |
| hypothèse maximale | 140 000 | 80 000 |



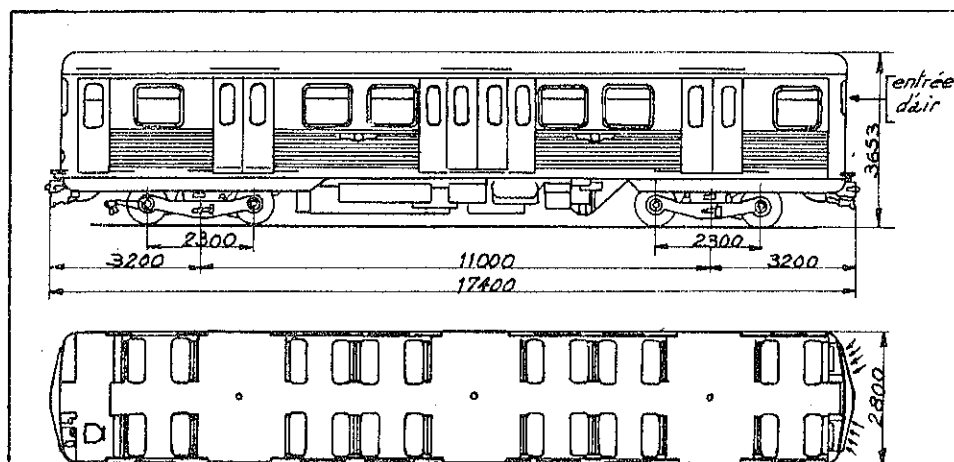
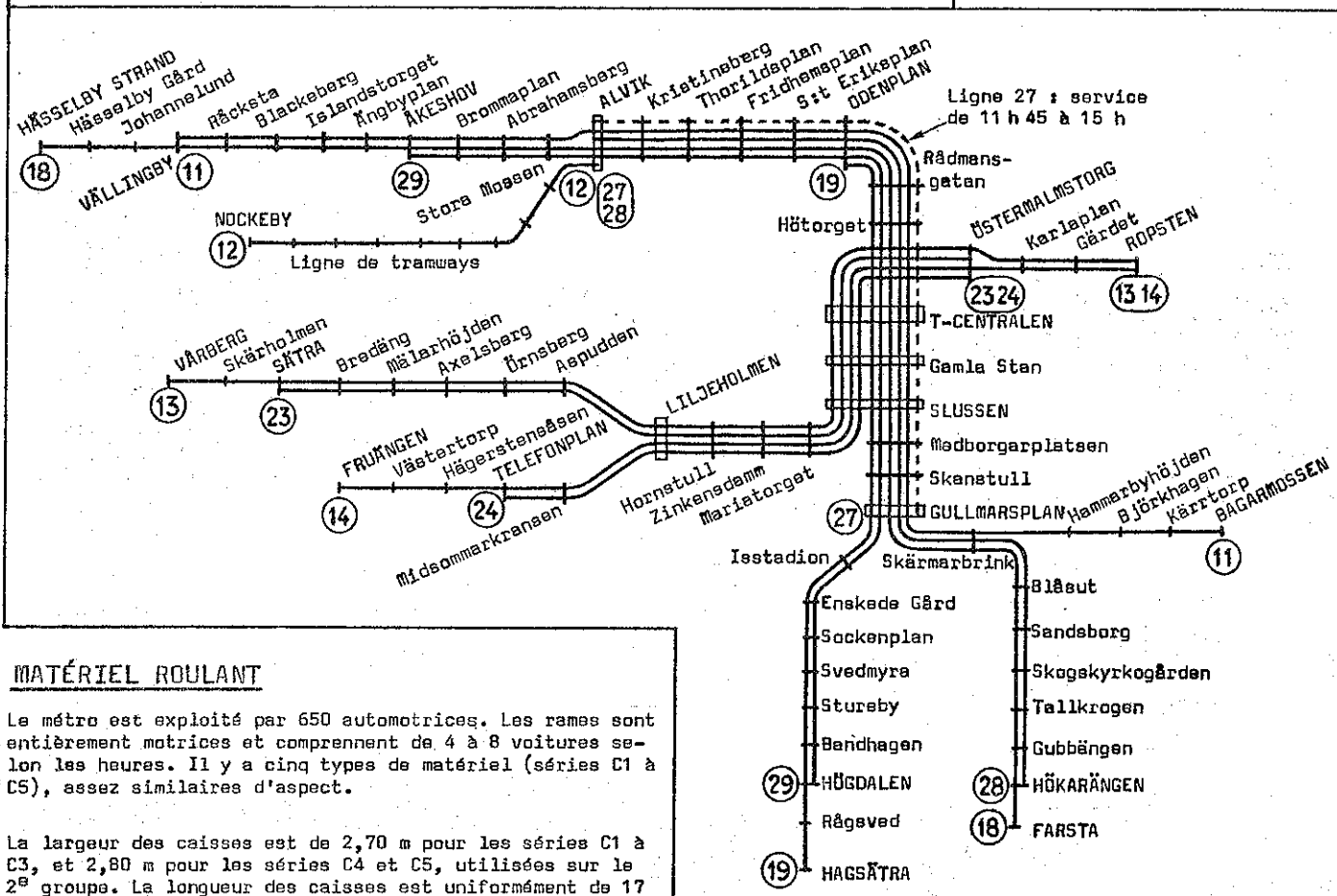


Fig. 9 - Diagramme d'une motrice type C5 (Document SL)

Fig. 10 (ci-dessous) - Plan schématique des services sur les deux groupes de lignes.

Fig. 11 (page ci-contre) - Plan du réseau de métro de Stockholm



MATÉRIEL ROULANT

Le métro est exploité par 650 automotrices. Les rames sont entièrement motrices et comprennent de 4 à 8 voitures selon les heures. Il y a cinq types de matériel (séries C1 à C5), assez similaires d'aspect.

La largeur des caisses est de 2,70 m pour les séries C1 à C3, et 2,80 m pour les séries C4 et C5, utilisées sur le 2^e groupe. La longueur des caisses est uniformément de 17 mètres.

Le premier groupe est exploité avec les motrices des séries C1 (19 unités), C2 (346 unités) et C3 (85 unités). Les types C1 et C2 possèdent des loges de conduite à chaque extrémité, les C3 n'en ont aucune. Leur poids avoisine 30 tonnes et elles peuvent transporter 150 voyageurs dont 52 assis.

Les 150 automotrices de la série C4 ont une capacité de 160 voyageurs grâce à la légère augmentation de la largeur des caisses. L'allègement de la construction a néanmoins permis de ramener la tare à 23 tonnes.

Tout le matériel est équipé de roues métalliques classiques. La série C5, commandée en 1962 lors du prolongement du 2^e groupe, possède des roues élastiques, solution permise par un nouvel allègement de la caisse (ossature tubulaire en aluminium ; masse de la voiture 20 tonnes). L'ensemble du matériel roulant est équipé de moteurs de 86 kW.

Le remisage et l'entretien sont effectués dans 4 dépôts : Nyboda, Spånga, Högdalen, Hammarby. Ce dernier est utilisé comme atelier central.

EXPLOITATION

Le réseau est exploité par la Storstockholms Lokaltrafik (SL) (transports locaux du grand Stockholm).

Le service est assuré de façon pratiquement continue, avec une brève coupure de 3 h à 5 h 30 du matin. L'exploitation est basée sur des services assurant des parcours déterminés sur les lignes ou sections de lignes de chacun des 2 groupes. Les services sont les suivants (voir diagramme fig. 10) :

- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| - 11 Vällingby - Bagarmossen | } 1 ^{er} groupe |
| - 18 Hässelby Strand - Farsta | |
| - 19 Odenplan - Hagsätra | |
| - 13 Värberg - Ropsten | } 2 ^e groupe |
| - 14 Fruängen - Ropsten | |

Aux heures de pointe sont mis en marche les services :

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| - 28 Alvik - Hökarängen | } 1 ^{er} groupe |
| - 29 Åkeshov - Högdalen | |
| - 23 Sättra - Östermalmstorg | } 2 ^e groupe |
| - 24 Telefonplan - Östermalmstorg | |

La ligne 12 est une ligne de tramways en site propre, en correspondance à Alvik avec le métro.

Il n'y a aucune liaison de service courant entre les deux groupes.

En 1969, le trafic s'est élevé à 143 millions de voyageurs transportés. Ce chiffre s'accroît régulièrement d'année en année.

LES AMÉNAGEMENTS ANNEXES

La SL a toujours cherché à attirer la clientèle non seulement par une bonne qualité du service, mais aussi par des aménagements complémentaires dans les stations ; ceux-ci permettent aux voyageurs de trouver à leur disposition un ensemble de prestations destiné soit à faciliter l'usage du métro, comme les parcs à voitures et les gares routières de correspondance, soit à procurer la possibilité aux clients de trouver sur leur chemin tous les produits dont ils peuvent avoir besoin quotidiennement.

De nombreux parcs de dissuasion ont ainsi été aménagés à la périphérie. De taille moyenne, ils contiennent entre 150 et 400 voitures et bénéficient d'un tarif jumelé avec le métro. Ils sont établis pour la plupart en surface ou en élévation.

Plusieurs centres commerciaux ont été établis dans les mezzanines des stations. La priorité a été donnée aux commerces de petite et moyenne surface, auxquels sont loués ainsi près de 10 000 m² répartis en 210 unités. On y trouve non seulement les classiques kiosques à journaux, mais des bureaux de poste, des banques, des restaurants, des magasins d'alimentation et d'habillement et de nombreux commerces divers utiles à la vie courante.

On peut citer également l'aménagement, en sous-œuvre de la station Odenplan, du musée des transports urbains de Stockholm comprenant essentiellement des maquettes et des photos, une importante librairie spécialisée et des archives mises à la disposition des personnes intéressées.

Nous pensons enfin qu'il est nécessaire d'insister sur les recherches décoratives qui ont été tentées dans un grand nombre de stations souterraines pour éviter la monotonie

du béton ou des revêtements classiques. Plusieurs artistes suédois ont ainsi collaboré à l'embellissement des stations tant par des sculptures que par des mosaïques ou des décorations modernes utilisant le verre, le fer forgé ou l'émail.

L'AVENIR

L'incontestable succès du métro de Stockholm amène à quelques réflexions. La population desservie n'était pas, lors des premiers projets, d'une importance telle qu'elle imposât sans discussion une desserte de type métro. Les hésitations des années 30 et 40 illustrent bien cet état de fait. Mais le métro n'a pas été conçu pour desservir une cité dans une situation économique figée examinée a posteriori. Il a au contraire été planifié pour ménager l'avenir et réalisé dans le but de prévenir l'expansion démographique en cours depuis 1945. C'est un réseau qui a créé son propre trafic car il a été conçu comme un tout avec son environnement.

C'est pourquoi son extension se poursuit sans relâche. Après Vällingby, Högdalet, Farsta il y aura Järva. Jus- qu'en 1967 les organismes responsables estimaient que les deux groupes de lignes suffiraient, qu'il n'y aurait qu'à débrancher des antennes vers Solna ou vers Östra station pour parer à toute éventualité. Les urbanistes, comme nous l'avons montré dans la première partie de cette étude, ont conçu, depuis, des villes nouvelles beaucoup plus importantes. Comme le transport en commun est le vivificateur indispensable de ces réalisations ils ont conclu, pour ménager l'avenir, à la nécessité de construire un troisième groupe.

En première tranche la ligne partira de l'Opéra et, par la gare centrale, gagnera Solna et Spånga. Parallèlement seront réalisés sur les deux autres groupes les prolongements de Farsta à Farsta Strand et de Vårberg à Vårby, ainsi qu'une antenne d'Östermalmstorg vers Östra station et Stocksund, reprenant le tronc commun des lignes à voie étroite des SJ.

La deuxième tranche comprendra l'achèvement du troisième groupe avec le prolongement vers Järva d'une part et vers Nacka d'autre part (utilisation du tracé du Stockholm-Saltsjöns Järnväg) ; une antenne de ce groupe reprendra l'actuelle ligne d'Hagsätra à partir d'Isstadion.

Au terme de cette étude, qui ne prétend pas avoir fait le tour complet des problèmes d'urbanisme à Stockholm ni être entrée dans une description détaillée de son métro, deux conclusions peuvent se dégager :

- la première est que la capitale du pays le plus motorisé d'Europe accorde une priorité indiscutable aux transports en commun sans laisser s'éterniser les décisions et les réalisations ;
- la seconde est un peu la conséquence de la première : l'urbanisme est non seulement conçu et planifié en fonction de la desserte par les transports en commun, mais il l'est de façon à rendre leur efficacité optimale ; c'est la structure de toute l'agglomération qui en est marquée.

ET EN FRANCE ?

Hormis le cas de la région parisienne, pour laquelle les pouvoirs publics commencent à percevoir la nécessité de planifier simultanément l'urbanisation et le transport collectif — l'opération "vallée de la Marne", prévue pour le 6^e Plan, en est un excellent exemple — le souci de planification dont les Suédois nous donnent l'exemple ne fait école en France que bien timidement. Les deux villes françaises les plus similaires à Stockholm par leur superficie et leur population sont Marseille et Lyon.

La première nous a donné récemment, à l'approche des dernières élections municipales, le spectacle peu fréquent d'une querelle de projets de métro ; il est réconfortant de voir que ce sujet commence à passionner l'opinion publique, la presse, les hommes politiques, mais on peut craindre que cela ne donne aux "autorités compétentes" l'occasion d'en retarder encore la réalisation, en invoquant de nouveaux délais d'étude pour comparer les projets en présence...

À Lyon, les cités-satellites déjà réalisées (la Duchère, Rillieux, Vénissieux) ou en projet (Vaux-en-Velin) ressemblent par leur taille, sinon par leur structure, à la première génération de Stockholm (Vällingby, métro en moine). Les projets de l'Isle d'Abeau et de Meximieux s'apparentent par leur dimension et la création de zones d'emploi à celui de Järva ; le tracé du transport collectif y est réservé, sinon pour la desserte interne, du moins pour les liaisons avec Lyon (basé sur les lignes existantes, il ne constitue pas l'épine dorsale de ces villes nouvelles). Mais que dire du projet de métro de Lyon sinon que sa conception ressemble beaucoup plus à celle du métro de Paris en 1900 — desserte limitée à la zone centrale dense — qu'à celle du métro de Stockholm en 1971.

Alain SUTTER

Michel SORBIER