

GRONINGEN

« *Transports et planification au service d'une ville compacte* »

170 000 habitants, 250 000 environ dans l'agglomération - située au nord des Pays-Bas.

La ville de Groningen a mis en pratique une stratégie pour rendre la ville compacte où les distances entre les lieux d'habitation, de travail et de commerce sont courtes et les services facilement accessibles.

Aspects-clés

- Volonté de **réduire les distances** entre lieux d'habitation et lieux de travail
- Action sur le lien entre **planification urbaine et transports**
- Elaboration d'un programme de **sensibilisation** du public
- Stimulation de l'utilisation du **vélo**
- Elaboration d'un **Plan d'occupation des sols** pour favoriser la compacité de la ville
- Application du **système de planification ABC**

Contexte

Historique

La ville de Groningen est une capitale régionale considérée comme le pôle principal du nord des Pays-Bas. Elle est en fait le centre d'un bassin d'emplois important et attire des travailleurs dans un rayon d'au moins 20 kilomètres. Pendant les années 60 et 70, elle connaît des problèmes de circulation qui engendrent une pollution sonore et de l'air, avec un impact sur la qualité de l'environnement urbain.

Dans les années 60, la construction de rocade pour désengorger le centre ville avait été proposée. Mais en raison des effets néfastes de cette politique, la ville a modifié sa stratégie en 1977.

On décide alors d'élaborer et de mettre en œuvre un Plan de Circulation et des stratégies pour limiter l'utilisation de la voiture privée. A partir de cette date, on introduira des changements dans la politique de la ville que seront poursuivis pendant les décennies suivantes.

Objectifs de la stratégie de planification urbaine

L'objectif est de créer une ville compacte où les différentes fonctions urbaines sont organisées pour stimuler l'utilisation du vélo et des transports publics.

On veut garder la ville compacte et on considère que pour cela, il est nécessaire d'agir fortement sur le lien entre planification urbaine et transports, avec l'objectif de limiter les

besoins de se déplacer et les déplacements superflus. C'est ainsi que pour tout projet d'aménagement, on s'efforce de réduire les distances entre les services urbains. On vise à ce que la majorité des déplacements soit effectuée à pied ou à vélo.

Description

La stratégie urbaine initiée en 1977 prévoyait différents composants :

- **Le plan d'occupation des sols pour favoriser la compacité de la ville** : les nouvelles zones résidentielles doivent être construites dans les limites de la ville existante ou au pire toutes proches de la ville. Les distances entre les lieux d'habitation et les lieux de travail, de commerce et de services doivent rester les plus courtes possibles.

La stratégie de planification urbaine adoptée par la Ville de Groningen se base sur une technique globalement acceptée aux Pays Bas, le **Système ABC de Planification**, qui a comme objectif principal de placer la bonne activité au bon endroit. Les entreprises classées dans la catégorie A sont celles qui emploient un grand nombre de travailleurs. Elles doivent être très facilement accessibles en transports publics et en vélo. A contrario, les entreprises classées dans la catégorie C sont celles qui dépendent beaucoup des transports routiers en raison de leurs activités. Elles doivent être localisées à proximité des autoroutes et de leurs bretelles.

- **Le contrôle d'accès au centre ville et la politique de stationnement** : la circulation dans les zones résidentielles est limitée à 30 km/h et les parkings au centre ville sont limités.

- **La gestion du flux automobile pour donner la priorité aux transports publics** : le centre ville est fermé aux voitures. Le flux est concentré sur les voies principales et la circulation est limitée au centre ville par quatre zones étanches organisées pour empêcher le trafic de transit.

- **La réalisation d'un réseau maillé de pistes cyclables** : à partir de 1977 on s'est



concentré sur la politique cyclable avec l'objectif de promouvoir activement les modes de déplacement doux et par là même améliorer la qualité de vie des résidents. Les pistes cyclables doivent constituer un aménagement correspondant aux besoins des cyclistes. On

souhaite créer un réseau cyclable efficace, sûr et direct mais aussi étendre les parkings pour vélos. La stratégie se poursuit pendant les années 90 jusqu'en 2005. Ce sont au total 23 millions d'euros qui seront consacrés à cette politique. En 2005, on a calculé que les déplacements effectués en vélo sont en moyenne 30% plus rapides que ceux effectués en voiture dans la ville.



- **Programme actif de sensibilisation du public** : pour faire accepter les nouvelles mesures par le public, on organise des activités d'information, de sensibilisation et d'explication. Le processus de sensibilisation a été conçu en particulier pour obtenir le consensus des commerçants du centre ville, qui au début s'opposaient à la stratégie de circulation, notamment à la



fermeture du centre ville aux voitures. Le processus de sensibilisation a eu du succès auprès des commerçants qui sont devenus des fervents défenseurs de la stratégie.

- **Stratégie de transport de marchandises** : Groningen dispose d'un centre historique avec des rues petites et étroites qui ne permettent pas le transit des camions et des fourgons. Pour éviter des embouteillages et des difficultés de livraison, on établit en 1995 un accord de collaboration avec des transporteurs qui peuvent alors effectuer leurs livraisons en dehors des heures réglementaires. Ils doivent pour cela regrouper les marchandises d'au minimum 100 livraisons par jour (dont au moins 20 adresses situées au centre ville) et livrer avec des petits véhicules écologiques.



- **Le Plan de transport Kolibri (Kolibri OV-netwerk)** : le plan Kolibri a été mis en place pour mieux connecter la région de Groningen à travers des transports publics efficaces. Dans le cadre du projet régional « Regio Groningen-Assen 2030 », on veut améliorer et développer davantage le réseau de transport de la région Groningen-Assen avec l'introduction de trains supplémentaires et la construction de nouvelles gares.

Résultats

Le centre ville de Groningen offre aujourd'hui un bon exemple de compacité : il regroupe différentes fonctions urbaines dans une zone de moins d'un kilomètre carré, offre une bonne accessibilité et une bonne qualité de vie dans une forme concentrée. Grâce aux différentes initiatives, on a obtenu une amélioration des conditions de vie au centre ville. Le taux d'utilisation de la voiture est beaucoup plus bas que celui d'autres villes néerlandaises similaires (-15%) et le taux d'utilisation du vélo est nettement plus élevé (+10 à +15%). Avec 48% des déplacements effectués avec ce mode, Groningen est la première ville européenne du vélo. Pour les trajets domicile-travail, la part de marché du vélo atteint 62% à l'intérieur de la ville !

En revanche, l'utilisation des transports publics reste faible et limitée avec 3% de part de marché pour les trajets domicile-travail à l'intérieur de la ville. Pour les déplacements pendulaires vers la ville, la situation ne s'est pas améliorée (84% des trajets d'origine extérieure à la ville sont faits en voiture).

Les vélos et les piétons ont largement bénéficié des stratégies d'aménagement, tandis que les transports publics ont simplement gardé leur part de marché.

L'utilisation de la voiture a été réduite, ce qui a abouti à une amélioration de l'environnement urbain. La politique de transport mise en place, qui s'efforce de promouvoir avant tout les déplacements de courte distance, est à la base de la limitation de l'étalement urbain.

L'utilisation des moyens de transport dans la ville indique une réduction d'un tiers de l'utilisation de la voiture par rapport aux autres villes néerlandaises, mais l'effet sur les

longs trajets n'est pas significatif.

Reconnaisances Officielles

La politique cyclable menée à Groningen a obtenu un grand succès et est reconnue internationalement : en 1993, Groningen a été désignée « *Number One Bicycle City of the World* » par le journal American « *Bicycle* ». En 2002, la Ville a obtenu le prix « *Bicycle City* » par l'organisation hollandaise du vélo Fietsersbond.

Le succès du système de livraison des marchandises a aussi été reconnu : en 2002, la ville a reçu le titre de « Ville durable en matière de livraison » par la plate-forme européenne pour la distribution urbaine.

Facteurs de succès et/ou d'échec

Les points faibles de la stratégie de la ville ont été :

- Les transports publics : il semble nécessaire d'améliorer le réseau pour accroître la part de marché de ce mode.
- La stratégie vis-à-vis des commerçants : ils ont accepté la fermeture de l'accès des voitures au centre ville, mais le succès qu'ils connaissent semble être dû aux nouveaux clients provenant de l'extérieur de la ville qui voyagent surtout en voiture et qui augmentent le trafic en périphérie.

Pour aller plus loin :

City of Groningen : www.groningen.nl

Groningen : planifier la ville pour une mobilité durable et sociale CEDIDELP Centre de Documentation Internationale pour le Développement les Libertés et la Paix

Disponible en ligne :

<http://www.planum.net/4bie/main/m-4bie-groningen.htm>

Groningen : integrated town planning and traffic policy (2001) - European Academy of the Urban Environment

<http://www.eaue.de/winuwd/95.htm>

Contact :

Groningen-Spatial Planning

Ged. Zuiderdiep 98

Postbus 7081

NL-9701JB Groningen Tél. : +31 503 678 123

City of Gröningen

Planning Department

Marcel Bloemkolk

Postbus 7081

NL-9701 JB Groningen Tél.: +31 5067 91 11 Fax: +31 50 67 30 04