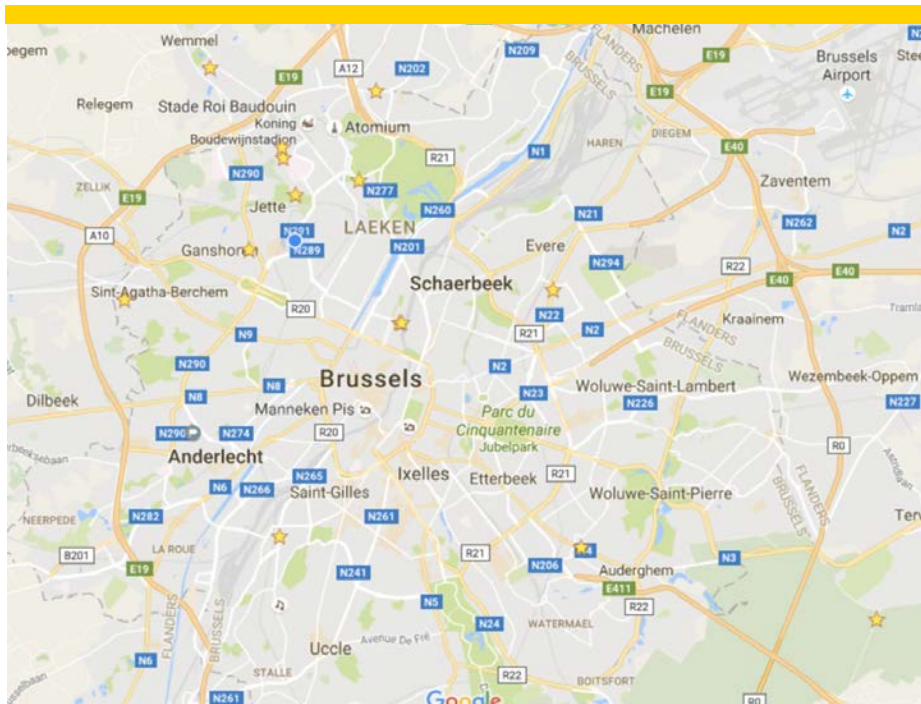
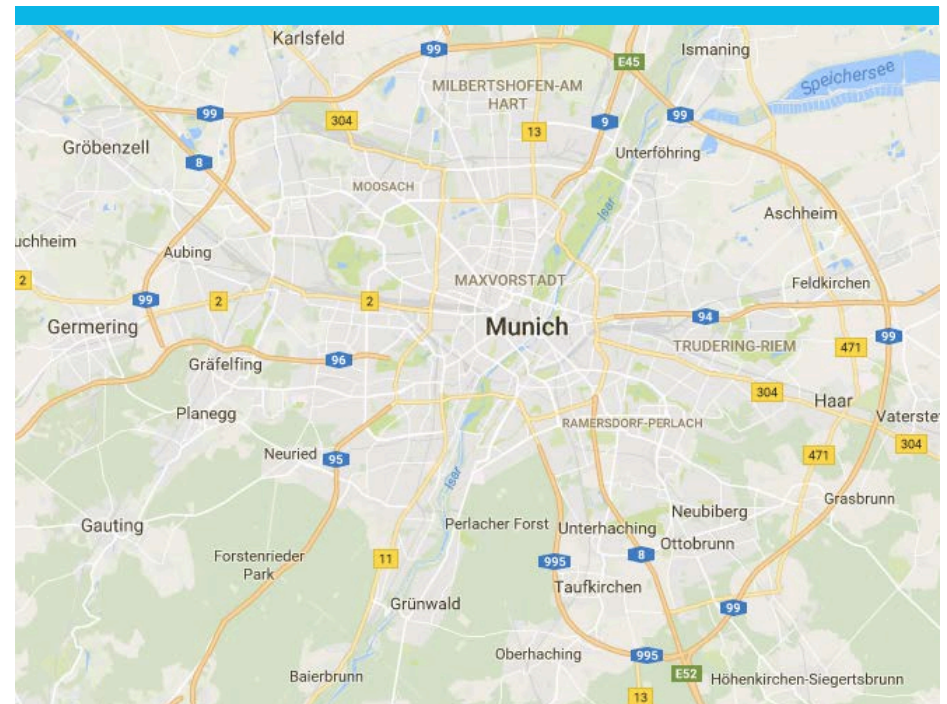


Munich

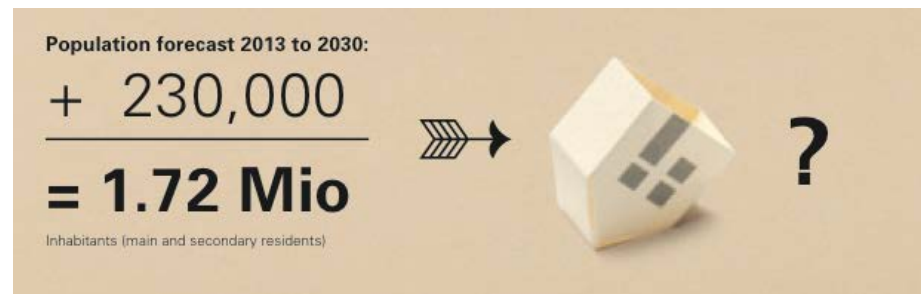
Bruxelles



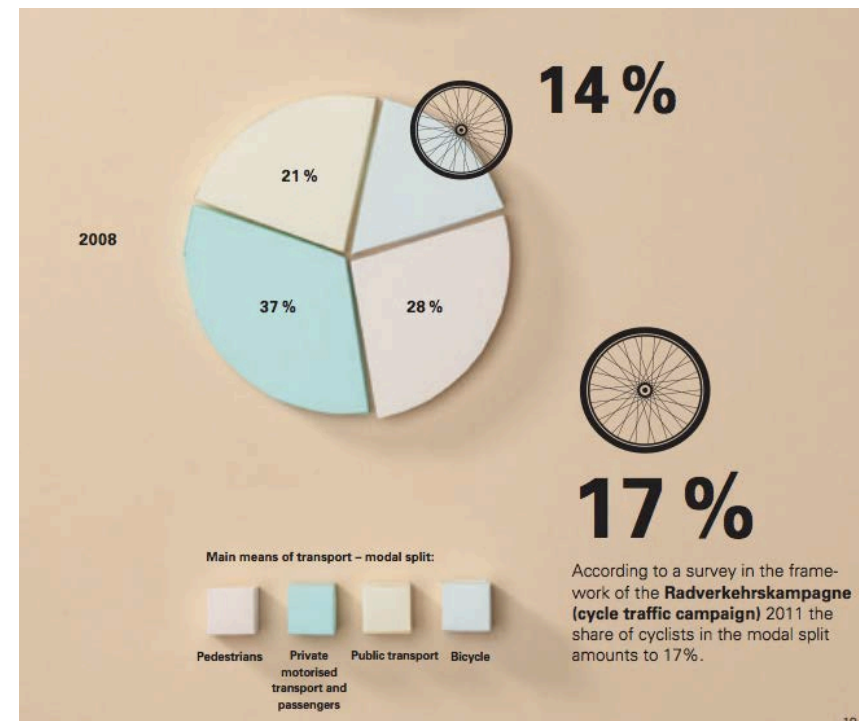
Munich



- **Population :**
 - Ville : 1.400.000 (forte croissance attendue d'ici 2030)
 - Aire métropolitaine : 5.500.00
- **Réseaux**
 - Trains régionaux : 14 lignes
 - Métro : 6 lignes – 100 km
 - Tram : 10 lignes – 75 km
 - P+R : 25.000 places dans l'aire métropolitaine
 - Vélo : 1.200 km – 30.000 emplacements de stationnement
 - Accessibilité du réseau TC : 95%

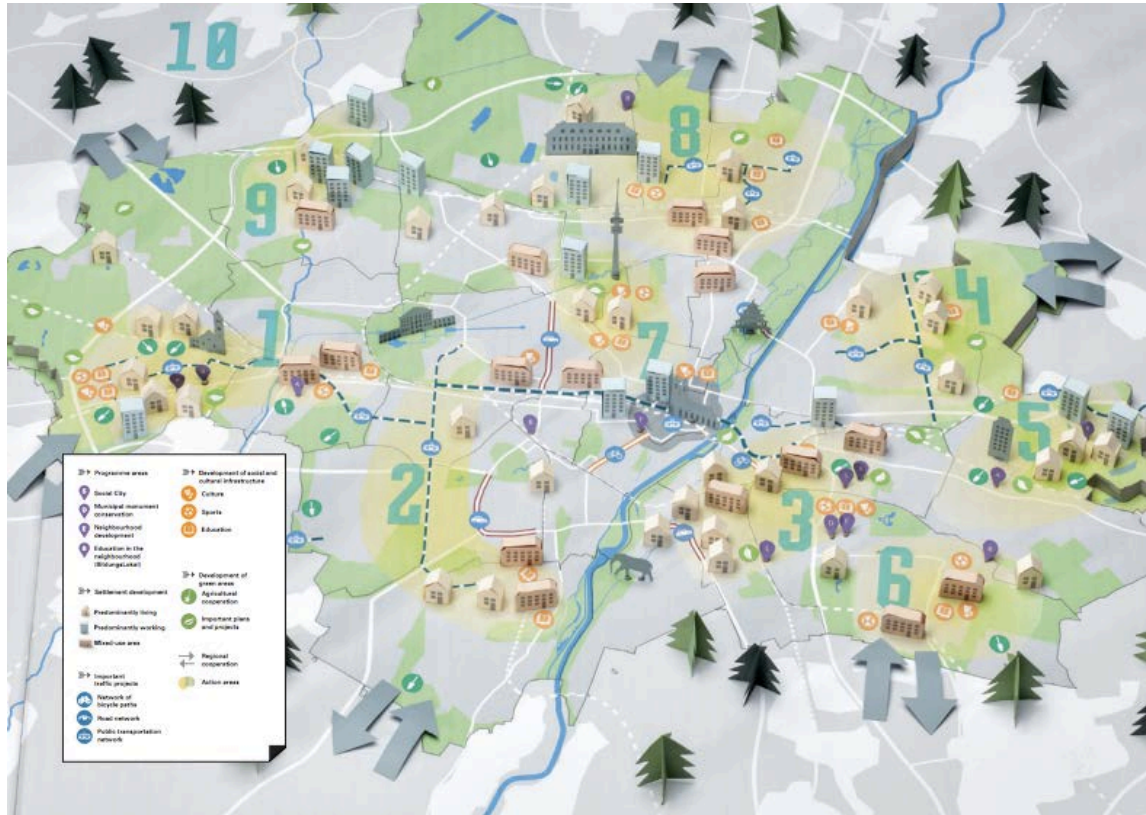


- **Transport public élevé mais limité par la part du vélo**
 - 21%
{RBC: interne tous motifs 26% }
- **Vélo en croissance et très élevé**
 - 14% même 17% en 2011
{RBC 2,5% }
- **Rôle important de la marche**
 - 28%
{RBC: interne tous motifs 37%}
- **Voiture encore élevée**
 - 37%
{RBC: interne tous motifs 32% }



- **La vision de Munich repose essentiellement sur un aménagement du territoire clairement orienté vers le transport public et le vélo :**
 - Comme prérequis à un bon ratio coût-efficacité pour le transport public
 - Comme outil de lutte contre l'éparpillement urbain
 - Pour réduire l'espace dévolu au stationnement
 - Pour réduire les dépenses globales des ménages et des services publics
 - Pour réduire fortement la dépendance automobile
 - Pour permettre l'inclusion sociale de l'ensemble de la société
 - Comme meilleure réponse aux enjeux énergétiques
- **Plan régional de développement (« Perspective ») élaboré sur base d'une étude (PLANUNGSVERBAND 2008) cofinancée par la Ville, les opérateurs de transport public, l'association de la planification du Grand Munich et la région bavaroise.**
- **Evaluation externe du plan régulière par des experts ce qui permet de s'adapter à l'environnement changeant**
- **Mise à jour en profondeur en 2013 sous la forme d'un magazine et sous le nom « Future Perspective »**
 - Support didactique et accessible
 - Intégration étonnante des différentes politiques publiques
 - 16 principes directeurs transversaux dont un seul sur la mobilité (plan de développement des réseaux, développement de la mobilité locale et mobility management)

Vision



- **Rôle important de l'association de la planification du Grand Munich (Planungsverband Äusserer Wirtschaftsraum München)**
 - Association d'autorités locales créée en 1950
 - Coopération volontaire entre 8 entités et 150 municipalités
 - Indépendance par rapport aux intérêts économiques
 - Financée par les membres et les demandes de permis d'urbanisme
 - 35 employés, dont 20 urbanistes

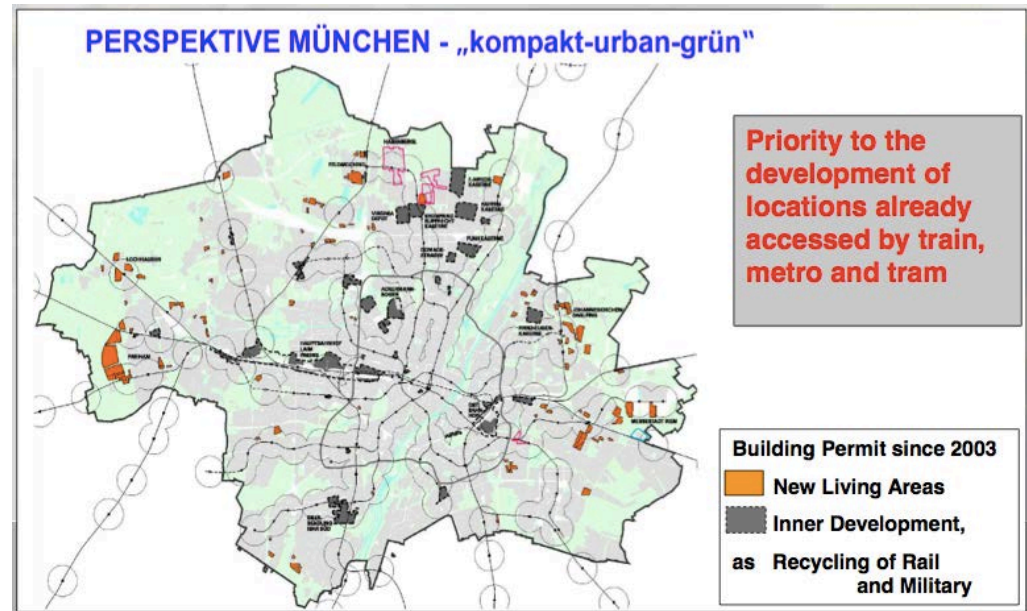


Großraum München



limiter l'expansion urbaine

- Le plan régional de développement a permis d'identifier les zones prioritaires à urbaniser selon le concept : « compact, urban, green » en tirant parti de terrains à réaffecter:
 - Friches ferroviaires et aéroportuaires
 - Terrains militaires
 - Centre d'exposition
- Identification de 2.400ha dans l'aire métropolitaine répartis en :
 - 1.200 ha à moins de 2km d'une gare = potentiel pour 40.000 logements = 80% des besoins à l'horizon 2020
 - 1.200 ha à moins de 2km d'une gare = potentiel pour industries, services et équipements
- En centre urbain :
 - En centre urbain, 800 ha à moins d'1 km du S-Bahn, métro ou tram = potentiel pour 60.000 logements





Autoroutes cyclables

○ Politique cyclable déjà bien en place

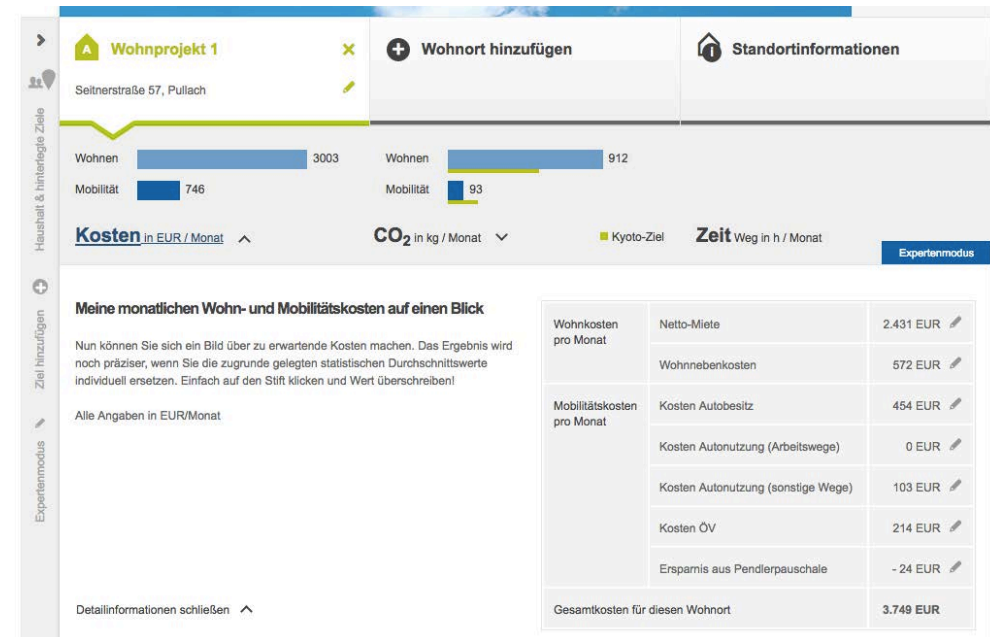
- 80% des Munichois possèdent un vélo
- Un staff d'une dizaine de personnes dès 2009
- Un budget annuel de 4,5 millions €
- Une évaluation permanente des avancées et des objectifs dépassés

○ Développement en cours d'un réseau d'autoroutes cyclables

- Itinéraires directs sur 14 axes potentiels dont 6 prioritaires
- Distance jusqu'à 20 km et vitesse escomptée : 30 km/h
- Largeur de 3m si unidirectionnel et 4m si bidirectionnel
- Tunnels et passerelles aux croisements les plus complexes
- Pistes illuminées, du moins en milieu urbain
- Projet géré par l'Association de la planification du Grand Munich (cfr Gouvernance)



- Site Web pour estimer les coûts globaux du choix d'une localisation: <http://www.wowohnen.eu/>
 - Basé sur le fait que 40% des frais d'un ménage sont liés au logement et au transport
 - Calculateur qui intègre les coûts totaux (coûts financiers, temps perdu, impacts environnementaux, ...) du logement et des différents besoins de mobilité
 - Comparaison entre différentes localisations envisagées par les futurs habitants



○ Construction d'une gare routière longue distance

- Projet envisagé au milieu des années 2000 et inauguré en 2013 pour 65 millions €
- Gare de 23 quais avec quelques 900 bus par jour
- Grande qualité architecturale et traitement des accès de manière multimodale
- Adjacente à une gare S-Bahn et à 800m de la gare principale de Munich
- Projet mixte incluant des bureaux, commerces, parking et une discothèque
- Outil de reconversion urbaine sur un ancien site ferroviaire
- Nécessité suite à la libéralisation du transport par autocar en Allemagne
- Projet porté par la Ville de Munich, mais financé par un opérateur privé et opéré par la Croix-Rouge locale



Gare de bus longue distance



Inspiration

Munich

La transversalité

- La transversalité est garante d'une excellente qualité de vie
- Des orientations soutenues dans le temps en matière d'aménagement du territoire dictée par le transport et non l'inverse
- La mobilité réellement intégrée dans toutes les décisions de planification même jusque dans les choix de lieu d'habitation (calculateur transport/logement)
- L'intérêt marqué pour la gestion dynamique du trafic tout en y intégrant une stratégie de priorisation pour le transport public (100% du réseau tram et 55% du réseau bus).
- Une politique cyclable volontariste qui ambitionne à présent de convertir les cyclistes sur de plus longues distances (réseau d'autoroutes cyclables)
- La prise en compte bien en amont (mi-2000 avant la libéralisation de 2013) de l'évolution du secteur des transports et du potentiel des autocars longue distance par la création d'une gare routière exemplaire