

# Les villes à la recherche de l'espace public perdu

## SÉRIE 2/5

### Quel avenir pour nos villes?

Les villes sont des lieux de mouvements. Mouvements des gens, mouvement des transports, des idées, de l'économie. Mais elles deviennent aussi de plus en plus des lieux d'immobilité, des blocages, de bouchons, de stress. Avec une population de plus en plus grande s'accumulant dans les centres urbains, la mobilité est de plus en plus scrutée. Elle inquiète. On cherche des solutions. Et on en trouve. Mais leur mise en œuvre n'est pas aisée. Trois principes de base : il faut oublier les recettes du passé, faire converger les outils, et l'automobile doit céder la place.

Après une plongée dans les nouveaux modes participatifs (« Le Soir » du 9/10), voici les enjeux de la mobilité.

**Lundi 12 octobre**  
Intégration sociale :  
le grand défi

**Mardi 13 octobre**  
La culture  
pour recréer une ville

**Mercredi 14 octobre**  
Entretien exclusif :  
Santiago Calatrava

### EN CHIFFRES

## 5.504.809

Il y avait 5.504.809 voitures particulières en Belgique en 2013. C'est 100.000 de plus environ que l'année précédente. Chacune d'entre elle a parcouru en moyenne 15.284 kilomètres. Un chiffre en léger repli depuis 2007. Résultat, le nombre total de kilomètres parcourus par le parc automobile belge est en constante augmentation. On a dépassé les 100 milliards de véhicules-km.

## 100 millions

La ville de Copenhague développe actuellement vingt-six autoroutes pour vélo (jusqu'à 15 km de distance). Coût de ces 300 kilomètres d'aménagement ? Environ 100 millions d'euros. L'équivalent d'un seul kilomètre de métro.

## 1.500 km

Si l'on mettait, pare-chocs contre pare-chocs, les 300.000 voitures stationnées en permanence sur l'espace public à Bruxelles, on pourrait constituer une file de 1.500 kilomètres. Soit la distance qui sépare l'Atomium du Colisée à Rome. Qui dit mieux ?

## L'auto reste surutilisée dans nos villes. Elle perd – physiquement, culturellement – de la vitesse. Tout plaide pour qu'on lui reprenne de l'espace.

**C**'est le plus grand piétonnier d'Europe, s'enorgueillissent ses concepteurs : 50 ha quasiment d'un seul tenant. La Ville de Bruxelles a frappé un grand coup, le 29 juin. Depuis, le projet attire autant de critiques que de visiteurs. Tant de bruit pour un aménagement amenant tant de calme... A réaménager d'ici à 2018 (budget : 20 millions) : Bruxelles n'a pas encore ce qu'au Japon on appelle un *hokosha tengoku*, un « paradis des piétons ». Et pourtant, de New York à Angers, Bor-

deaux, Copenhague ou Strasbourg, des villes démontrent l'immense plus-value des zones réservées aux piétons. A Paris, les grandes places comme Nation, Bastille, Madeleine ou Montparnasse vont être repensées dans cet esprit.

Les solutions aux problèmes de mobilité urbaine sont largement disponibles déjà. On n'a pas le choix. La santé, la cohésion sociale et l'économie sont à ce prix.

**1 Trajets à la hausse.** Croissance de la population, modification de la mobilité, la demande de déplacements va se poursuivre. Mais en évoluant. On ne se déplacera plus de la même manière, ni aux

mêmes heures. Deux tiers des navetteurs accèdent à Bruxelles en voiture. C'est facile, les alternatives sont peu convaincantes. Notre pays est champion de la périurbanisation. L'équation « villa en périphérie + voiture de société » sureclasse toute alternative, même crédible. Alléger la pression ? Il faut améliorer les liaisons en transport en commun, mais surtout faciliter l'enchaînement de différents modes. Intégrer les billets et les tarifs de tous les transporteurs. A Zurich, plus de 20 opérateurs publics et privés se partagent la zone. Un seul ticket suffit. Comme si on prenait un billet à la Grand-

Place pour se rendre à Louvain-la-Neuve en enchaînant un tram et un train...

**2 Un espace redistribué.** Tendances inéluctables : si les villes veulent respirer et bouger, les voitures doivent céder du terrain. Celles qui bougent, mais aussi celles qui ne bougent pas. Récupérer de l'espace urbain : supprimer des places de stationnement (sans les remplacer d'office par des places en sous-sol), réduire l'espace de circulation. Tout cela au bénéfice de sites propres pour les transports en commun, les aménagements cyclables, les trottoirs plus larges. Un expert belge résume : « C'est simple, il faut que ce soit moins intéressant de posséder une voiture. Et il faut que ce soit moins intéressant de se déplacer en voiture. » Une fiscalité adaptée doit passer par là.

Bonne idée, le piétonnier bruxellois ? « Très bonne idée, courageuse... avec

20 ans de retard et une communication exécutable », dit l'un. Projet de mobilité ou de gentrification d'un centre traditionnellement ouvert aux moins nantis ?, s'interroge Frédéric Dobruszkes (ULB). « Il ne faut pas moins de voitures au centre-ville, mais moins de voitures en ville. » Principale critique : la déstructuration des transports en commun dont certains terminus ont été chassés du centre piéton sous prétexte qu'ils sont « une menace

pour le logement et pour les commerces ». Pour d'autres, le souci est l'absence de tram ou de transport public structurant en surface qui génère du contrôle social et une animation naturelle. « Les piétonniers de Strasbourg et de Bordeaux ont été rendus possibles par le tram. »

**3 Un espace partagé.** « Il faut se réjouir que la voiture perde de la vitesse, dit Jean-Marie Dutilleul, urbaniste français.

*Tout le monde va retrouver sa place. On avait séparé. On est à l'aube du grand mélange. C'est une émulsion, un truc nouveau. Une hybridation urbaine.* » Les zones 30 progressent. On voit timidement apparaître des zones de rencontre où se mélangent piétons et autres usagers.

**4 Faire avec ce qu'on a.** Les temps budgétaires sont durs. Encore possible, se payer une prolongation de métro à 1,5 mil-

liard ? Une automatisation à un demi-milliard alors que les besoins immédiats sont si criants ? Pas sûr. « Moins on a d'argent, plus il faut être intelligent. C'est à partir de la contradiction qu'on invente », lance Mathieu Flonneau, historien de la mobilité à Paris. D'où l'importance, à Bruxelles, de valoriser le réseau ferroviaire urbain, largement sous-utilisé aujourd'hui. « Il doit entrer à part entière dans l'offre régionale. Aujourd'hui, à l'heure de pointe, il est une fois sur deux plus performant que les transports en commun classiques. » Les sociétés de transports en commun doivent coopérer, devenir des opérateurs urbains, plus seulement des transporteurs.

**5 Des nouvelles technologies.** Les offres améliorées, il faut les communiquer. Et mieux : « Le transport en commun est encore connoté socialement. » Les applications pour smartphone embarquent tous les modes de transport. Calculent les itinéraires, informent en temps réel. Bientôt intégreront les paiements. « Smart city » ? Certains préfèrent « Care city », la ville qui prend soin des gens. Bienvenue dans l'aire du multimode, amplifié par les portables. L'information arrive pendant qu'on bouge. Elle change notre manière de vivre.

Ce n'est plus du transport, c'est du trajet. Le déplacement n'est plus du temps entre parenthèses...

**6 Le partage, c'est maintenant.** Villo, Cambio, Uber, Car2Go, Car Amigo... le siècle du partage. Pour le meilleur, parfois pas, cette nouvelle donne va s'intensifier, facilitée par les technologies nouvelles. A encourager et à encadrer ; à rendre plus démocratique aussi. Car voilà de quoi concurrencer la propriété d'une voiture qui ne roule que 5 % du temps. Les voitures électriques et les voitures autonomes intensifieront encore le mouvement.

**7 Oser.** « Tout cela, provoque Dobruszkes, ne dégagera pas le tram bloqué par le trafic ! On n'est pas face à un problème d'innovation, on est face à un problème de choix et de courage politique. Certains vivent encore avec l'idée qu'on peut favoriser tous les modes en même temps. Ça, c'est fini. » Complicé de gérer la mobilité ? « Si le politique tapait du poing sur la table, on y serait. » Au-delà, le politique aura la tâche délicate d'accommoder les innovations. Domaine sensible, les questions de mobilité ? Nous aurions aimé recueillir l'analyse de Bruxelles-Mobilité sur toutes ces questions. Las : l'administration bruxelloise a reçu l'ordre de se taire du cabinet du ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal Smet (SPA)... ■

MICHEL DE MUELENAERE

**Dans le centre de Londres, l'accès à la « zone de congestion » est payant.**

© REPORTERS.

# l'expert « C'est la fin des grands projets, il faut valoriser l'existant »

ENTRETIEN

**X**avier Tackoen est administrateur d'Espaces-Mobilités, une société spécialisée en mobilité. Les réponses ne manquent pas aux défis de demain. Il faut les saisir.

**La congestion s'aggrave à Bruxelles. La solution ? Creuser des métros, ajouter de nouvelles infrastructures ?**

*On a encore trop une culture de grands projets : des gares, des nouvelles lignes de métro, des métros automatiques... Mais on est arrivé à la limite de ce qu'il est possible de faire, notamment pour des raisons budgétaires. Les décennies de grands projets, c'est fini. Il y a désormais des urgences telles qu'il faut cesser de rêver.*

**Que faut-il faire ?**

*Réfléchir de manière plus transversale, même si c'est plus compliqué. Et on doit prendre des mesures à plus court terme. D'abord valoriser l'existant. En communiquant mieux, on peut*

*réorienter du trafic, soulager le réseau. Par ailleurs, on voit que les comportements changent. Les transports en commun vont continuer à progresser, la pratique du vélo va fortement croître. On a progressé dans les aménagements même si on est très loin de villes comme Copenhague. L'une des questions fondamentales est la gestion de l'espace public. C'est le levier le plus important en matière de mobilité. En matière de sites propres, la Stib a fait des progrès mais on a avancé aux endroits les plus faciles. Depuis qu'on est dans des endroits plus sensibles, ça n'avance plus. Les politiques locaux et certains commerçants ne comprennent pas que changer d'approche sera très bénéfique.*

**Où va-t-on trouver l'espace ?**

*Ce qui tue une ville, ce sont les voitures à l'arrêt. Une voiture est immobilisée 90 à 95 % du temps. Les gens sont même plus attachés*

*au stationnement qu'à leur voiture. Sans une autre vision du stationnement on n'arrivera à rien.*

*Il faut récupérer une partie de l'espace dévolu au stationnement. Aujourd'hui, on est encore dans une vision de compensation : une place retirée en surface doit être compensée en sous-sol. Impayable ! Si on veut mettre en souterrain toutes les nouvelles voitures qui arriveront sur le marché à Bruxelles, on aura besoin d'au moins 250 nouveaux parkings publics, pour un coût de 2 à 3 milliards d'euros...*

*Il y a actuellement 80-90 kilomètres de sites propres de tram à Bruxelles. Même si on retire une voiture sur dix de l'espace public, on peut récupérer 150 km d'espace pour réaliser des sites propres, des pistes cyclables des zones de livraison, des espaces pour les personnes à mobilité réduite...*

**Mais où mettre ces voitures qu'on aura ôtées de la voirie ?**

*En stationnement aussi, il faut optimiser l'existant. Il y a beaucoup de parkings sous-utilisés. Ensuite, il y a des milliers de places libres toute la journée dans des administrations, des grandes surfaces, des hôtels, des entreprises... Avec des systèmes comme Be Park qui a un succès fou, on peut utiliser ces places. Par ailleurs, il faut que les gens acceptent de se séparer de leur voiture. L'autopartage doit progresser.*

**Tout cela coûtera cher...**

*Pour les politiques, c'est un sujet difficile et. Mais il faut arrêter de considérer que le stationnement est « gratuit ».*

**Mais il faut des alternatives...**

*Elles se développent. Il faut intensifier. La Flandre va créer 80 autoroutes à vélo. La Stib a des dizaines de projets de sites propres dans ses cartons. Mais elle est freinée par des procédures lourdes, par des recours. Pour-*

*tant, un site propre pourrait ne rien coûter. Il suffit de fermer une rue à la circulation. La SNCB a toujours eu une vision longue distance et ne capte pas les autres déplacements, hors de la pointe et hors des liaisons entre grandes villes. Cela doit changer. C'est ce qui va se passer avec le réseau S à Bruxelles. Une révolution !*

*Déjà aujourd'hui, le train est une fois sur deux plus performant que les autres modes de transport à l'heure de pointe. Mais aujourd'hui, personne ne l'utilise. Les infrastructures existent. Il faut valoriser cela, améliorer l'offre et communiquer.*

*Il faut par ailleurs arrêter de vouloir concurrencer la voiture avec la vitesse. Il faut la concurrencer avec quelque chose qu'elle n'a pas.*

**Par exemple ?**

*La possibilité de travailler à bord... Songez qu'au Danemark tous les trains sont équipés de wifi depuis 2009 ! Chez nous, les*

*entreprises valorisent très mal le temps passé par leurs employés dans les transports et acceptent trop volontiers qu'il soit perdu dans les embouteillages. La mobilité doit s'intégrer dans le travail. Et inversement.*

**Les nouvelles technologies, les smartphones, etc., révolutionneront-ils la mobilité ?**

*Je crains parfois qu'on ne passe d'une utopie de l'infrastructure à une utopie de la technologie. Plus d'une personne sur deux a un smartphone, mais 10 % à peine l'utilisent de manière « smart ». Il ne suffit pas d'avoir des applications innovantes, il faut l'appliquer aux gens. Cela dit, d'énormes progrès ont été faits, notamment avec l'intégration des données des sociétés de transport en commun dans des applications ou dans Google Maps. Mais on est encore en retard dans ce domaine : blocages culturels ou manque d'anticipation. ■*

Propos recueillis par  
MICHEL DE MUELENAERE

# Londres La City verte vous salue

DE NOTRE CORRESPONDANT

**R**eliant l'aéroport d'Heathrow à l'East End via Westminster, la gare de St Pancras et la City, Marylebone Road est la principale artère de pénétration de Londres par le nord. Depuis 2003, pour utiliser l'une des principales veines jugulaires de cette immense capitale de 8,6 millions d'âmes, les automobilistes doivent acquitter 11,50 livres (15,5 euros) entre 7 heures et 18 heures, cinq jours par semaine, au titre du péage urbain. Des grands « C » blancs sur fond rouge peints au sol indiquent l'entrée de la zone de congestion tandis que des panneaux placés à intervalles préviennent les utilisateurs qu'ils ont jusqu'à minuit pour régler leur dû sur internet. Seuls les véhicules « propres » avec moins de 100 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre ainsi que les vélos et motos sont exemptés. Le contrôle est assuré par des caméras. Selon la mairie, grâce à ce dispositif, le nombre de véhicules empruntant Marylebone Road a baissé entre 10 et 20 %.

## Faibles émissions

Par ailleurs, Marylebone Road est classée « à faibles émissions » en vue d'empêcher les véhicules les plus polluants de pénétrer dans la zone. Il s'agit des camions, autobus, autocars, vans, minibus à moteur diesel et camping-cars. Ces derniers doivent être en conformité avec les normes d'émissions exigées afin de pouvoir se déplacer dans

la London Low Emission Zone. Faute de quoi, une taxe journalière s'élevant entre 100 et 200 livres est perçue.

Tout au long de la voie, des doubles lignes rouges indiquent l'interdiction de se garer. Toute infraction entraîne l'enlèvement immédiat. Il existe de nombreux points de rechargement pour les automobiles électriques équipées de batterie et de pile à combustible. Le coût du parking dans les quartiers limitrophes

comme Notting Hill, Westminster ou King's Cross est astronomique. Les emplacements couverts, qui ne sont pas légion, affichent le plus souvent complet.

Aussi, deux couloirs de bus et taxis et une poignée de pistes cyclables ont été installés sur Marylebone Road. Pour aider les touristes étrangers très nombreux à visiter les attractions locales, à l'instar de Madame Tussauds, Marylebone High Street, Regent's Park ou le British Museum, des avertissements ont été peints sur la chaussée, « look left, look right » (regardez à gauche, regarder à droite).

Pour compléter le dispositif écolo, en vertu d'un énorme plan d'investissement, les nombreuses gares et les stations de métro tout au long du trajet ont été modernisées en attendant l'ouverture, prévue en 2017, de Crossrail, la nouvelle ligne à grande vitesse liant l'ouest à l'est.

## Le système craque

Londres-la-verte vous salue bien ! Reste que le système mis en place craque de partout.

Retour sur Marylebone Road. À toute heure du jour et jusqu'à tard en soirée, l'artère est totalement congestionnée. La pollution est à un niveau critique. Les autobus comme les taxis se déplacent à la vitesse de l'escargot. La circulation s'est aussi transférée sur les voies périphériques hors péage totalement bouchées. Aux abords de la zone de congestion délimitée par Hyde Park à l'ouest, Marylebone au nord, les quartiers proches de la Tamise au sud et les districts branchés de Shoredish et de Spitalfields à l'est, les embouteillages sont permanents.

Quant à la signalisation du plus vieux métro au monde, elle tombe souvent en panne. Les passagers doivent laisser passer plusieurs trains avant de pouvoir trouver un espace pour monter à bord. Les gares de banlieue opèrent au maximum de leur capacité. Les fameux taxis noirs sont chers et introuvables aux heures de pointe. Enfin, avec le rétrécissement des trottoirs, les piétons sont très mal lotis.

## Boris le cycliste

Le maire de Londres, Boris Johnson, est un grand adepte du vélo. On lui doit notamment l'introduction des « Villo » londoniens qui ont été surnommés « Boris bikes » en son honneur. Son grand projet d'autoroutes

cyclables participe de cette philosophie d'encourager l'utilisation de la bicyclette afin de diminuer la très nocive pollution de l'air londonien. C'est pour quoi, le premier édile a mené avec succès son projet de création de deux autoroutes cyclables dont le coût est estimé à 160 millions de livres. La première, nord-sud, est longue de 5 kilomètres, la seconde est-ouest de 29 kilomètres. Les deux voies, totalement séparées de la circulation automobile, doivent voir le jour en 2016. Le premier coup de pioche a été donné en mars de cette année. « *Ce chantier va réduire les morts et les blessés graves provoqués par les camions. Boris Johnson a tenu sa promesse* », souligne Ashok Sinha, le porte-parole de l'association des cyclistes londoniens.

Le maire, qui considère cette réalisation comme un monument à ses huit années à la tête de la métropole, a dû surmonter la vive opposition des chauffeurs de taxi, des milieux d'affaires et de l'organisme chargé d'attirer les investisseurs dans la capitale.

Reste que pour Tony Travers, expert de la capitale à la London School of Economics, « *à Londres, les usagers utilisent beaucoup moins leur véhicule que dans le reste du pays. Mais la création de nombreux couloirs de bus et de pistes cyclables a fortement réduit la surface allouée aux voitures. La ville est aussi un chantier permanent.* » ■

MARC ROCHE