

MOBILITE ET QUARTIERS DURABLES

TEXTE : THIERRY LAFFINEUR - PHOTOS : DIDIER BAUWERAERTS



Le concept de 'quartiers durables' ne peut se dissocier de celui de 'mobilité' en ce qu'il concerne aussi l'avenir des systèmes de transport (marchandises) et des déplacements (personnes) urbains. Schématiquement, un quartier durable est un morceau de ville dont les habitants et les usagers veulent réduire l'empreinte écologique et accroître la mixité sociale, la diversité spatiale, la qualité architecturale, les économies d'énergie, le respect de la nature, ... Il est la maille de base du tissu urbain et de ses réseaux. Aujourd'hui notre modèle économique reste très (trop) axé sur l'automobile et pénalise à la fois la mobilité et la durabilité. Dans ces conditions plusieurs questions se posent parmi lesquelles :

-Quelles solutions urbanistiques/architecturales peuvent être envisagées pour résoudre l'actuel antagonisme mobilité/durabilité ?
-Quelles solutions techniques peuvent être développées en matière de gestion de flux qu'il s'agisse de déplacer des personnes ou de distribuer des marchandises ?

Pour y répondre, la présente table ronde réunissait

Adel Yahia - Dir. Dév. Résidentiel - AG Real Estate

Pierre Laconte - Président - Foundation for the Urban Environment

Julien Vandeleeene - Manager - Be Park s.a.

Yves Pianet - CEO - SECO

Thierry Willemarck - Président - BECI et Adm. Dél. De Touring Club

Sabine Leribaux - Founding Partner - SCA Architectesassoc.

Christian Sibilde - Founding Partners - DDS & Partners

MULTIPOLAIRE, MULTIFONCTIONNEL, ...

Les actuels vastes développements urbains excentrés (Regatta à Anvers - 2.200 unités de logement à l'horizon 2040 / Erasmus Garden à Bruxelles - 1.300 unités de logements en 2025) se veulent - à terme - de 'nouveaux quartiers durables'. Leur attractivité et leur qualité de vie dépendront toutefois autant de leur architecture, de leur performance énergétique que de leur multifonctionnalité et de leur offre de mobilité. Comment ?

A. Yahia : Tous les grands projets développés aujourd'hui le sont effectivement au regard de la mobilité et de la multifonctionnalité. La raison est double. D'une part, sous la pression de la croissance de la population urbaine (1 million de personnes deviennent urbaines chaque semaine dans le monde), le coût du logement augmente. D'autre part, créer des espaces monofonctionnels engendre un problème de mobilité (on oblige les personnes à se déplacer pour accéder à d'autres fonctions). Il importe donc que les redéveloppements actuels des villes soient à la fois multipolaires et multifonctionnels.

À titre d'exemple, aujourd'hui à Bruxelles on ne reconstruirait pas le Quartier Nord (pôle exclusivement tertiaire). Quant à la rue Neuve (exclusivement commerciale) il est dommageable que les espaces situés au-dessus des rez commerciaux soient utilisés pour du stockage alors qu'ils sont initialement des logements !

Parallèlement il convient aussi de s'interroger quant aux modèles de mobilité mis en place dans d'autres villes européennes comparables à Bruxelles (Amsterdam, Vienne, Bordeaux, Lyon, ...) et - avant de condamner la voiture - de considérer les performances que doivent atteindre les transports publics.

... ET DENSE

C. Sibilde : Ce problème renvoie à celui de la densité. En effet, chaque ville présente des caractéristiques et des structures (superposition de strates) qui créent un certain niveau de densité (À Bruxelles ce niveau est reflété par le PRAS démographique). Or, la manière dont les habitants vivent leur ville est directement liée à ce facteur de densité.

Question : Dans les quartiers où la densité est de 2.000 habitants/km², la population est-elle prête à passer à 3.000 ? La réponse est loin d'être acquise.

Certes, en termes d'urbanisation et de coûts des réseaux - dont ceux de l'énergie et des transports - la densité est un facteur d'économie. Elle accroît l'efficacité et la rentabilité des flux (un tram pour 3.000



ADEL YAHIA
Dir. Dév. Résidentiel - AG Real Estate



SABINE LERIBAUX
Founding Partner - SCA Architectesassoc.



CHRISTIAN SIBILDE
Founding Partners - DDS & Partners Architects



JULIEN VANDELEENE
Manager - Be Park s.a.



YVES PIANET
CEO - SECO

habitants est plus rentable qu'un tram pour 2.000 habitants, idem pour un réseau d'égouts). Cela justifie que des villes systématisent la construction de 'petits' logements dans des immeubles 'hauts' (= rez + 4 > + 7).

S. Leribaux : On acceptera de plus petits 'chez soi' dès lors que cette restriction sera compensée par une qualité des espaces publics !

C. Sibilde : Paradoxe de Bruxelles, alors que cette région dispose de près de 80 km² d'espaces verts (soit +/- 50% de sa superficie total), ces espaces sont majoritairement aux mains du privé (intérieur d'îlot). Vouloir densifier des quartiers via des constructions en intérieur d'îlots provoque inévitablement une levée de boucliers des riverains. Il existe là un nœud gordien qui, tôt ou tard, devra être tranché.

Or, au regard du coût de la ville, la situation montre un appauvrissement des pouvoirs publics. Faute de moyens financiers ces derniers sont contraints de passer le relai au privé pour lequel les considérations sont d'abord celles de la rentabilité... mais pas uniquement. La naissance (et le succès) de plateformes VTC (Voiture de Transport avec Chauffeur) du type Uber repose aussi sur le fait qu'il existe dans toutes les grandes villes du monde une demande de mobilité qui n'est pas satisfaite par le système public et qui trouve là une réponse.

Th. Willemarck : Il existe des multinationales prêtes à investir dans les développements urbains - en ce compris celui des transports publics - pour autant qu'il y ait un retour financier appréciable sur l'investissement.

Dans ces conditions de 'confrontation' avec les pouvoirs publics (les intérêts du privé ne sont pas ceux du public), toute initiative de PPP (Partenariat Public Privé) doit se faire dans le cadre d'un marché régulé (éviter les dérapages financiers) - par l'autorité publique. Cela signifie aussi que cette même autorité publique doit avoir le courage de quitter son rôle d'opérateur pour celui de régulateur. En d'autres mots qu'elle fixe et contrôle un objectif mais laisse agir les professionnels - qui ont généralement les idées et les compétences. Ce n'est pas - encore - le cas.

Parallèlement les hommes politiques 'européens' - dont les belges - sont contraints au respect d'un cadre budgétaire fixé par l'Europe (objectif : réduire les déficits). En conséquence, nombre de projets d'infrastructures sont bloqués parce que les emprunts importants qu'ils réclament supposent que les investissements soient considérés au temps 'T' et non 'étalés' sur 50 ans !

N'est-ce pas une erreur ?

Th. Willemarck : Si. Fondamentalement c'est une erreur stratégique !

CITOYENS ET EMPLOYEURS D'UNE MÉTROPOLE

Y. Pianet : S'agissant des villes, de leur organisation et de leur fonctionnement, partons du point de vue du citoyen et de l'employeur.

Le premier constat - il est quasi universel - montre qu'il est lent de se déplacer en ville, quel que soit par ailleurs le modèle de cette ville. J'ajoute qu'en dépit des technologies appliquées à la mobilité, cette lenteur ne fera que s'accroître dans le futur.

En tant qu'employeur la question sera : comment organiser le fonctionnement de mon entreprise (vis-à-vis des collaborateurs et des clients) tenant compte de cette réalité, même si par ailleurs les moyens de communi-

« Les solutions de mobilité se heurtent aux confrontations entre pouvoirs communaux et régionaux »

« J. VANDELEENE »



THIERRY WILLEMARCK
Président - BECI et Adm. Dél. - Touring Club



PIERRE LACONTE
Président - Foundation for the Urban Environment

tion (vidéo-conférence ou autres) et/ou le home-office réduisent le nombre de déplacements et pallient peu ou prou cette difficile mobilité.

En tant que citoyen mon intérêt portera prioritairement sur la qualité de vie offerte par la ville. C'est le plaisir de l'environnement urbain, davantage que la taille et la performance de la voiture de société qui me sera allouée, qui m'importe !

J. Vandeleeene : En tant que jeune société (créée en 2011) de 'park sharing' (*) le constat est le suivant : si des entreprises sont effectivement prêtes à investir dans notre concept pour y développer des solutions de mobilité,

nous nous heurtons toutefois à des freins politiques liés, pour l'essentiel, à la confrontation des pouvoirs locaux / régionaux.

Il existe là un antagonisme délétère qui permet à chacun de se retrancher derrière le : *ce n'est plus de mon niveau de pouvoir.*

Ainsi, des permis obtenus au niveau régional pour la création de parkings sont attaqués au niveau local / communal sous différents motifs.

Dans ce cas deux conclusions s'imposent :

- C'est l'ensemble des automobilistes de la Région qui se trouve pénalisé par de telles décisions ;

- C'est - de la part des autorités communales - faire preuve d'une absence totale de vue 'métropolitaine' de la ville. Autrement dit c'est refuser de comprendre que la Région - même géographiquement limitée à ses 160 km² - est une entité économique-administrative beaucoup plus large qui couvre schématiquement la zone téléphonique 02 ou les deux Brabant !

Th. Willemarck : Il conviendrait donc que les 19 communes de la Région soient - tels 19 arrondissements - placées sous l'égide d'un gouvernement régional. En effet, s'il est normal que le citoyen trouve des réponses administratives au niveau communal (local), il est par contre difficilement acceptable/compréhensible que des fonctions collectives telles que la mobilité (elles portent sur l'ensemble de la Région) se heurtent à ce même niveau de responsabilité *trap* local. Dans le même esprit, réduire Bruxelles à ses 19 communes est effectivement pénalisant au niveau macroéconomique. Si Bruxelles se veut attractive elle doit impérativement s'associer aux deux autres régions, sauf à accepter les non-sens tel celui qui veut qu'un tram de la STIB ne peut aller à Zaventem alors qu'un bus de Lijn peut entrer dans Bruxelles !



UN BUDGET MOBILITÉ ?

J. Vandeleene : A petite échelle (p.ex. : celui de chaque entreprise) et à court terme des initiatives de mobilité peuvent être prises telle celle du car-pooling (co-voiturage).

En nous appliquant ce principe nous avons limité notre parc de voitures à ... 3 véhicules pour 25 collaborateurs ! Toutefois, au-delà de l'anecdote, les bonnes solutions de mobilité – pour toute ville - sont celles qui rapprochent employeurs et employés.

À Bruxelles cette approche aurait le mérite de fixer les entreprises dans la Région. En d'autres mots cela éviterait que nombre d'entre elles partent s'installer en périphérie (perte économique pour la Ville) où tous les collaborateurs se rendront en voiture et... en embouteillages !

Th. Willemarck : Dans le même esprit, plutôt qu'une voiture, attribuons à chaque collaborateur un budget mobilité (+/- 500 €/mois) quitte à ce que celui-ci serve à payer le loyer d'un habitat urbain. Parallèlement, recadrons aussi le problème des voitures de sociétés à sa véritable dimension : en 2015 le parc automobile belge a augmenté de 200.000 unités dont seulement 11.000 sont des voitures de société ! Le solde (soit 189.000 véhicules) est le fait de personnes privées !! À cet égard, on confond trop souvent vitesse de rotation des parcs de voitures de sociétés (elle est très rapide) et volume de ce même parc.

Si nous revenons à la dimension de la qualité urbaine de Bruxelles, un des constats – contraire à la plupart des observations faites sur les autres métropoles européennes – est celui de la paupérisation du centre-ville, à l'exception – notable – de quelques quartiers (Saint-Géry, Dansaert, etc.) qui semblent avoir réussi leur mutation en 'beaux quartiers urbains'. Pourquoi dès lors ne pas multiplier ce modèle notamment le long du canal ?

S. Leribaux : Avec ses 14 km de long ce qui se développe le long du canal n'a encore – à ce jour – rien d'urbain à ses extrémités est et ouest. Cela n'exclut absolument pas – c'est même un souhait profond - qu'il le devienne à moyen terme, notamment par extension de la ville, en prenant comme exemple d'autres quartiers en voie d'une 'bonne' mutation. Il en est ainsi de ceux de la rue Royale ou de la Colonne du Congrès – longtemps restés majoritairement 'tertiaires' – avant de retrouver aujourd'hui une affectation logement. Il existe là un charme sous-jacent (similaire, toutes proportions gardées, à celui des boulevards parisiens ou viennois) dont l'expression demande toutefois une certaine densité non encore atteinte à ce jour.

DÉFICIENCE DE L'ESPACE PUBLIC ?

A. Yahia : Si l'on compare les villes belges – dont Bruxelles – à Hambourg ou Amsterdam une différence majeure apparaît. Dans les villes évoquées la gestion des réserves foncières est plus claire et l'interlocuteur unique de tout développeur est l'autorité publique locale.

Exemple fictif : soit une réserve foncière de 10 ha. Sur cet espace un développeur propose un développement urbain. La position des autorités locales est la suivante : le prix du foncier est fixé (pas de surenchères possibles), par contre, les exigences sont fortes quant à la qualité architecturale, la qualité des espaces publics, la qualité des services communs, etc. La négociation est alors totalement différente de ce que nous connaissons

et où le surenchérissement sur le foncier (conflit entre promoteurs pour acquérir le terrain et y développer un projet) pénalise les prix de sortie de la construction.

S. Leribaux : Parce que chez nous l'espace public est encore et toujours insuffisamment une priorité, même si par ailleurs les nouveaux développements entrepris, notamment le long du canal, semblent aller dans le bon sens.

A. Yahia : C'est exact mais il convient aussi d'ajouter qu'en Belgique nous jouons souvent avec de trop petites parcelles et non sur de grands espaces (ex. : 10 ha d'un seul tenant) régis par un master plan qui permet de 'prendre de la hauteur' et de peaufiner une vision stratégique du lieu.

C. Sibilde : L'aménagement des espaces publics ne peut être dissocié du terreau local. On cite Dansaert mais ce quartier a toujours été celui d'une structure commerciale et d'un équipement. Toute attractivité de l'espace public repose sur l'équipement de cet espace. En France les développements des nouveaux quartiers passent d'abord par la construction des structures (écoles, crèches, routes, ...) avant que n'interviennent les promoteurs.

S. Leribaux : Ces développements ne sont pas toujours brillants !

C. Sibilde : Parce que c'est du préfabriqué et/ou que cela n'a pas (encore) d'âme ! Regardez Louvain La Neuve (LLN) : il faut du temps pour qu'une ville (un quartier) se développe et acquiert une 'âme'.

100 QUARTIERS : SMALL IS BEAUTIFUL ...

P. Laconte : Louvain La Neuve (+/- 32.000 habitants aujourd'hui) connaît en effet un important phénomène d'attractivité et en conséquence une demande très forte de nouveaux développements immobiliers. Les facteurs de cette attractivité sont multiples (ville piétonne, ville 'campus', ...) mais il existe des 'locomotives'. A LLN le centre commercial (Esplanade = 35.000 m² dont la superficie augmentera de +/- 18.000 m² à l'horizon 2017/2018) attire – à lui seul - près de 8 millions de visiteurs/an !!!



« L'autorité publique doit avoir le courage de quitter son rôle d'opérateur pour celui de régulateur »

« THIERRY WILLEMARCK »

Posons la même question pour Bruxelles : quel est le facteur d'attractivité majeur de la ville ? La réponse est : la diversité des quartiers (100 quartiers différents ont été identifiés). Elle fait que cette ville n'a rien de linéaire et peut revendiquer le principe du 'small is beautiful'.

Toutefois, pour que ces quartiers vivent il faut notamment qu'ils bénéficient :

- D'une qualité des espaces publics (plan directeur) ;
- D'un liaisonnement économique (il peut se faire en utilisant davantage les gares et en accroissant les fréquences des trains) ;
- D'une mobilité 'intelligente' qui utilise mieux les structures existantes.

Aujourd'hui – face à la question de la mobilité et faute d'une véritable administration centrale de Bruxelles, les autorités publiques laissent trop de latitude aux opérateurs (STIB, SNCB, ...). Or, même si – comme on l'a mentionné - ces entreprises ont des idées et des compétences - ce n'est pas à elles de décider. Elles sont là pour exécuter.

Je plaide donc pour que les réformes – qui devront inévitablement intervenir - établissent davantage le rôle du plan directeur au niveau des 19 communes. Ce n'est que dans le cadre d'une telle cohérence que les quartiers pourront fonctionner.

Quant à accroître la densité, une solution pourrait venir de l'installation de logements au-dessus des commerces. Pourquoi cela ne se fait-il pas : parce qu'il faut impérativement une entrée séparée pour accéder aux étages et donc sacrifier 1 à 2 m de façade commerciale. ...

ET UN PLAN 'B' ?

Par ailleurs, si nous nous projetons dans un futur proche, il y a fort à parier que l'un des enjeux des prochaines élections (2019) portera sur la suppression des 19 communes de la ville. C'est là également que les dites communes – si elles ne veulent pas se faire trancher - devront avoir un plan 'B' et comprendre qu'il est de leur intérêt d'abandonner certaines compétences au profit d'une autorité dont la vision est celle d'une métropole.

Cela ne signifie pas leur suppression, au contraire. Elles conservent un rôle local essentiel. A cet égard, rappelons que la fusion des communes anversoises est un échec, comme l'est – à un autre niveau - la suppression des agents de quartier. On a voulu faire des économies qui aujourd'hui nous coûtent très cher !

S. Leribaux : D'accord avec vous mais pour cela il faut une vision politique qui aujourd'hui fait défaut ...

PARKOLOGY !

J. Vandeleene : ... et que ce même principe montre l'exemple !

À Schaerbeek, la commune - demandeur de notre système – a entrepris une démarche de sensibilisation des propriétaires au principe de la mutualisation des parkings. Même si cette démarche s'est heurtée à bien des écueils elle permet aujourd'hui de disposer de 600 places de stationnement foisonnées sur l'ensemble de son territoire en mettant notamment à disposition les emplacements des crèches, écoles, CPAS, bâtiments communaux, etc.

L'intérêt de cette initiative est de solutionner une grande partie du problème de la mobilité/stationnement des riverains. Cet exemple peut être multiplié en se souvenant qu'il convient de raisonner - comme un *consortium multidisciplinaire* - à l'échelle d'un quartier connecté à la ville et non d'un immeuble.

D'une façon générale, le problème majeur rencontré par la mise en œuvre du *parksharing* consiste à faire sortir les gens de leur mentalité de propriétaire d'un emplacement (ce n'est jamais que 12 m² et deux lignes blanches) !

À Genève, la ville devait construire un parking de 1.600 places. Sa demande a été : aidez-nous à n'en construire que 1.000. La solution a été apportée en foisonnant les usages ET en travaillant sur la mentalité et le comportement des utilisateurs.

P. Laconte : Ce que vous faites – et que d'aucuns aux USA nomment de la 'parkology' - montrent deux choses : D'une part, le parking gratuit coûte très cher (à tous les acteurs économiques) et, d'autre part, des initiatives de *parkings partagés* sont utiles en ce qu'elles mettent de l'huile dans les rouages des équipements et des usages urbains.

« L'attractivité de Bruxelles repose sur la diversité de 100 quartiers différents. Cette ville n'a rien de linéaire et peut revendiquer le principe du *small is beautiful* »

« P. LACONTE »

VOX CLAMAT IN DESERTO !

Y. Pianet : On a beaucoup parlé d'organismes publics devant réfléchir à long terme. A ce jour le seul organe public qui agit dans ce sens est l'Europe. Elle édicte des Directives qui parlent de durabilité, d'économies circulaires, de smart cities, etc.

Mais cette vision à long terme doit impérativement trouver un écho auprès des organes locaux/nationaux/fédéraux. Or, aujourd'hui, ceux-ci sont trop morcelés pour projeter une telle vision et doivent – avant d'être capables de prendre des décisions qui structurent - revenir à une dimension plus simple et cohérente. La composition de cette table ronde montre que les seuls acteurs présents sont tous issus du privé alors que le grand absent – qui devrait structurer nos propositions – est le pouvoir public (Ndlr : il a décliné l'invitation). On ne peut raisonnablement poursuivre ce 'vox clamat in deserto' (cri dans le désert). Un relai public est impératif et urgent.

P. Laconte : Si je reviens à la mobilité (à Bruxelles) je soulignerai plusieurs points :

- la mobilité urbaine évolue notamment vers un usage important du vélo électrique. A condition d'accroître leur sécurité vol (on vend 500.000 vélos/an en Belgique dont 100.000 sont volés !) ce mode de déplacement devrait sérieusement augmenter ;
- la mobilité urbaine – en ce qu'elle concerne les infrastructures dont les

(*) Il s'agit d'une solution de gestion des emplacements de parking inoccupés ou sous-exploités (p.ex. : ceux des grandes surfaces ou d'autres entreprises privées/publiques) pendant certains moments de la journée. C'est un outil (= plateforme informatique) qui permet à tout un chacun – moyennant quelques € et un smartphone - d'accéder à des parkings privés dans des zones où le stationnement est souvent difficile (Voir [bepark.be](http://www.bepark.be))

Le présent article est également accessible sur <http://www.logic-immo.be/fr/nouvelles-immo>

LOGIC
-IMMO.BE

⇒ EN JUIN

La Compétitivité des Villes



tunnels et les passerelles – doit faire l'objet d'une étude transdisciplinaire très fouillée tant son impact sociétal, social et économique est important. Si la récente suppression du viaduc Reyers est perçue comme une bonne décision (elle régénère un quartier), elle met aussi en évidence le principe d'une réutilisation/réaffectation des infrastructures obsolètes, à l'instar de ce qu'a fait New-York avec la High Line.

S. Leribaux : Attention, si la High Line est considérée par tous comme une excellente réalisation urbaine, des voix s'élèvent toutefois pour dénoncer son coût et remarquer que ce budget aurait pu servir à améliorer la qualité des logements moyens !

RÉORGANISEZ VOTRE BORDEL !

Th. Willemarck : D'accord pour changer de 'mobilité' et 'abandonner' autant que faire se peut la voiture mais donnez-nous alors des alternatives. On peut très facilement vivre à Londres, Paris ou NY sans voiture. Pas à Bruxelles, où durant 50 ans on a poussé les personnes à s'installer à l'extérieur des villes et à devenir navetteurs.

Y. Pianet : Dans la vision à long terme évoquée, nombre de pays inscrivent dans les cahiers des charges des investissements d'infrastructures des exigences de durée de vie de 50 > 100 ans. Nous sommes techniquement parfaitement capables de construire pour 100 ans. Encore une fois il est donc urgent que les pouvoirs publics acquièrent cette vision à long terme des infrastructures et utilisent les connaissances que nous avons acquises pour garantir la pérennité

des ouvrages. Ce sera TOUJOURS BEAUCOUP MOINS CHER que de construire vite et mal parce que le marché aura été attribué au 'moins disant'. Les pays voisins font mieux que nous. Il est donc impératif de basculer vers le principe de l'économie circulaire et faire ainsi travailler le tissu socio-économique local/national sous peine d'un appauvrissement tant de notre savoir-faire que de notre économie.

Th. Willemarck : On rejoint là le (grave) problème de (manque) de structure de gouvernance de la Région face à laquelle on reste stupéfait par le caractère parfois anecdotique voire pusillanime des questions abordées. Nombre de ces questions peuvent (doivent) rester au niveau de l'administration et non remonter à l'agenda politique. A trop patauger dans les détails quel temps reste-t-il alors à ce gouvernement pour considérer l'essentiel – dont la mobilité, l'attractivité, etc. ?

S. Leribaux : Doit-on attendre que la gouvernance nous ouvre un chemin ? Ne doit-on pas plutôt – en tant que privés qui portons aussi non seulement des rêves de ville mais surtout une responsabilité de bâtisseurs - réfléchir en synergie avec des promoteurs, nous engager, puis TENIR nos engagements ?

Th. Willemarck : ... et demander aux politiques de bien vouloir 'réorganiser leur bordel' !