

Belgique. La ville du quart d'heure

Le concept a été développé par un urbaniste colombien : une ville où tous auraient accès à toutes les fonctions urbaines en moins d'un quart d'heure. Applicable chez nous ?

—De Standaard (extraits)
Bruxelles

Il fait bon vivre à Wijgmaal. De grandes maisons y respirent l'Histoire; les écoles s'étirent le long d'un piétonnier en pleine verdure et si une subite envie de ville vous prend, Louvain est accessible par une piste cyclable qui longe la Dyle. Le minuscule centre historique offre un peu d'horeca, une boîte postale, un arrêt de bus et des places pour se garer sur une place aux allures campagnardes.

Qui ne voudrait pas vivre ici ? Donc il faut plus de maisons, de préférence munies d'une bonne isolation thermique: c'est ce que des urbanistes de Louvain sont venus expliquer ces derniers mois. Et donc, il y aura des maisons, des services et une tour destinée au stationnement un peu plus loin, parce que le centre de Louvain est saturé et de plus en plus de personnes viennent chercher leur salut dans les autres sections de la ville.

Le temps où cette dynamique était abandonnée au seul marché immobilier est révolu. Il faut discuter et planifier à tous les échelons pour déterminer à quoi Wijgmaal ressemblera à l'horizon 2035.

Proximité. C'est une évolution que l'on retrouve dans beaucoup de villes et de communes de Flandre et ce n'est pas nouveau. Il y a des années, on parlait de *walkable city* ("ville accessible à pied"), de *happy city* ("ville heureuse"), de *smart city* ("ville intelligente") et de *8 to 80* ("ville accueillante pour les 8 à 80 ans").

Aujourd'hui, on parle de "quartiers résidentiels", de "rues vivantes" et de "villes du quart d'heure". Il s'agit toujours essentiellement de la même chose: comment coexister avec toujours plus de personnes dans un monde incertain? L'idée que nous pourrions accéder à tout dans un rayon qui correspond à 15 minutes de temps de trajet est la plus parlante de toutes.

Pourtant, trop souvent encore, on joue la carte de la voiture, estime Sven Augusteyns, urbaniste au bureau d'aménagement urbanistique et paysager Omgeving. "Chaque ville grande ou moyenne belge a le potentiel pour devenir une ville du quart d'heure, mais toutes ne font pas un choix aussi radical. À Anvers, la municipalité mise à la fois sur la voiture et sur le vélo, ce qui est une source de conflits. Pour rendre un noyau urbain réellement à faible trafic, il faut déplacer en périphérie les emplacements de stationnement et il faut que les piétons puissent circuler sans devoir tout le temps pousser sur des boutons. Les points de vues commencent à changer. À Louvain, les commerçants avaient protesté contre le plan de circulation de 2017, parce qu'ils n'avaient pas compris que les clients poussent plus facilement la porte des magasins une fois qu'ils sont à pied. Depuis lors, ils en ont fait l'expérience et ils sont satisfaits."

Polycentrisme. L'urbaniste colombien Carlos Moreno est le père spirituel de la ville du quart d'heure. Il estime qu'une nouvelle perception du temps et de l'espace s'impose. "C'est mieux quand les gens travaillent près d'où ils vivent, qu'ils peuvent aussi y faire leurs courses et y passer leur temps libre. Le temps pris pour se déplacer peut être bien mieux utilisé à autre chose." Mieux vaut donc qu'une ville se compose de plusieurs quartiers, selon lui: c'est la ville polycentrique.

Le polycentrisme est possible à tous les niveaux: à l'intérieur des grandes villes ou des grandes communes. De plus en plus souvent, les villes grandes et moyennes cherchent à établir une bonne collaboration avec leurs sections périphériques, où il y a plus d'espace. "Aussi parce qu'elles dépendent tellement des voitures, estime Sven Augusteyns. Les trois-quarts des déplacements motorisés à Louvain sont effectués par des gens qui n'y habitent pas. C'est trop pour Louvain.

Les quatre sections périphériques de la ville doivent maintenant créer des liaisons durables."

Wijgmaal, 4000 habitants, va se voir doter à cet effet d'une tour de stationnement à côté de la gare. Celle-ci entre dans le cadre d'un plan plus vaste élaboré par la municipalité: il y aura un parc paysager, mais également consacré au sport dans le quartier Ymalia; le site Remy va devenir un campus polyvalent et il y aura 400 logements nouveaux sur la route de Wakkerzeel. "Et là, viendront s'ajouter un grand parc, une école et une crèche", précise Wiet Vandaele. On parle ici d'une vision globale: "Dans un quartier qui risquait de se retrouver isolé, nous prévoyons de créer un centre de rencontres." Quant à la participation: "Nous avons sélectionné un panel de citoyens représentatif à partir de critères d'âge, de sexe et de niveau d'études."

Des spécialistes expriment la crainte que la ville du quart d'heure ne conduise à une forme de gentrification.

Natacha Rommens, que nous croisons en train de faire son jogging dans la Sint-Hadrianusstraat, a assisté à une des séances d'information. "Je suis surprise en bien: là où j'habite, ils misent à fond sur la verdure. Plus loin, il y aura un nouveau centre sportif et la rivière va être remise en surface dans le quartier Ymeria. Bien sûr, il y aura aussi beaucoup de nouvelles maisons et même un bloc d'appartements, mais on ne peut pas faire autrement. La tour de stationnement? Oui, beaucoup de personnes prennent le train, non? Tout le monde n'est pas satisfait de ces plans, parce que nous sommes ici dans un village bucolique, mais j'ai l'impression qu'ils ont bien réfléchi à tous les aspects." Comment se rend-elle à Louvain? À vélo, le long de la Dyle et ça lui prend... un quart d'heure.

Il y a aussi des voix plus critiques. "L'urbanisme est encore trop souvent tributaire de projets privés et de la bonne volonté des communes, estime Sven Augusteyns. Les autorités flamandes et fédérales devraient être plus présentes, par exemple en démantelant le système des voitures de société et en instaurant un système abordable pour rendre plus attrayants les terrains à bâtir les moins bien situés. Nous sommes mal organisés. Toutes les

crises, celle dans l'agriculture, celle de l'énergie et celle de la mobilité, butent sur les mêmes problèmes: trop de niveaux de pouvoir différents qui entrent en conflit les uns avec les autres. Le concept de la ville du quart d'heure, c'est bien joli, mais chacun tire la couverture à soi."

Aspects financiers. Au niveau local, cela ne va pas toujours de soi non plus. Le plan bruxellois Good Move est contesté dans différents quartiers de Bruxelles et dans plusieurs d'entre eux, les choses sont au point mort. Le bourgmestre Philippe Close (PS) cherche un compromis entre Bruxelles ville internationale et "la ville de 10 minutes" mais bute sur des problèmes de communication, le lobby de l'automobile et la peur du changement de la part de certains riverains. Persévérer coûte que coûte, comme Gand l'a fait

pour son plan de circulation en 2017, ne semble pas aller de soi.

La critique la plus sévère que Carlos Moreno s'est vu opposer, c'est de ne pas avoir assez pensé aux aspects financiers. "C'est tellement cher ici que les jeunes doivent émigrer à Tirlemont ou en Wallonie", souligne Tine Van Rompuy, une habitante de Willebroeck. Le prix des maisons a doublé en onze ans. On ne peut pas s'opposer à la venue de nouveaux habitants, mais il faudrait plus d'habitations sociales et de logements abordables."

C'est le cas, réplique Wiet Vandaale : "La priorité dans le nouveau quartier ira à des logements sociaux et abordables."

Dans un numéro thématique de la revue *Ruimte*, des spécialistes exprimaient la crainte que la ville du quart d'heure ne soit qu'un rêve immobilier pour la classe moyenne et ne conduise à une forme de gentrification.

D'autres défis sont également esquissés: avoir une nouvelle politique de revenus, construire du logement social et appliquer des mesures qui favorisent l'inclusion. Et donc avoir un engagement politique sur ces questions. L'architecte Filip Canfyn n'est pas vraiment rassuré: "Une des raisons qui rendent si populaire le concept de ville du quart d'heure, c'est le fait qu'en-dehors de Bruxelles, d'Anvers et de Gand, elle est déjà une réalité. Cela n'engage donc pas à grand-chose. Et la ville du quart d'heure devient une ville réservée à la classe moyenne."