

# Vers la ville sans voitures

## la situation en Belgique francophone

Avant de présenter quelques projets urbanistiques qui, à des degrés divers, tendent vers des quartiers sans voitures, je voudrais parler de la culture automobile en Belgique francophone et mettre en évidence quelques obstacles culturels, sociaux et légaux à la ville sans voitures.

Cet avis est chargé de toute la subjectivité d'une personne non motorisée, travailleur indépendant et père de trois enfants.

### CULTURE DE L'AUTOMOBILE EN BELGIQUE FRANCOPHONE

Imaginer des villes ou même des quartiers sans voitures en Belgique francophone semble, aujourd'hui, une utopie écologiste qui ne suscite tout au plus qu'un sourire amusé même auprès de membres du parti écologiste.

#### **Je possède donc je suis**

La voiture n'est pas seulement un moyen de déplacement mais aussi une partie de la personnalité. Même si un déplacement est court ou même s'il demande plus de temps en voiture qu'en transport public, la voiture est choisie non seulement par paresse mais souvent aussi parce qu'elle permet de se mettre en valeur.

Les voitures luxueuses et depuis peu, les véhicules tous terrains sont très populaires. Peut-être, cela procure-t-il un sentiment de domination à son possesseur en lui permettant de se placer physiquement au-dessus des autres automobilistes ?

Inutile de dire que celui qui vit sans voiture avec en plus charge de famille est considéré comme un citoyen très défavorisé.

#### **La "voiture de société"**

Les politiciens ont permis cette évolution vers le luxe et le superflu en imaginant la "voiture de société". Il s'agit d'un "cadeau" non taxé du patron à son employé. Ce système a été imaginé en raison d'une fiscalité assez importante sur les revenus du travail.

Résultat : sur deux voitures immatriculées, une est « de société » et de nombreuses personnes ont pu se faire offrir des véhicules luxueux qu'ils n'auraient jamais acheté.

Toute tentative d'abroger ce privilège fiscal est ardemment combattue par le parti libéral.

#### **Voiture-maison**

Une autre raison de l'utilisation abusive de la voiture est l'individualisme ambiant généralisé. Quand l'automobiliste entre dans sa voiture, il est déjà ou encore dans sa maison. Dans sa bulle, il ne souffre pas de partager son espace avec d'autres. Il supportera les embouteillages puisqu'il y dispose de tout le confort.

#### **Parkings hors voirie**

A Bruxelles, en 1970, afin de réduire la pression du stationnement croissant des automobiles sur la voirie publique, une circulaire imposa la création d'un emplacement de parking par 100 m<sup>2</sup> de nouveaux bureaux construits. Cette mesure ne tarda pas à montrer ses effets pervers : destruction des bâtiments anciens qui ne disposent pas de parking privé, encouragement à l'entrée des voitures en ville puisqu'elles disposent d'un stationnement assuré,...

Aujourd'hui, les bureaux bruxellois disposent d'un emplacement privé de parking pour des surfaces de 55 m<sup>2</sup> à 165 m<sup>2</sup>.

Sous la pression écologiste, cette mesure a été revue en 2003 : dorénavant, pour les bureaux, la circulaire n'impose plus un nombre minimum de parking mais autorise un nombre maximum. Ce nombre va de un emplacement par 100 m<sup>2</sup> à un par 200 m<sup>2</sup> selon les zones. Pour les vélos est prévu un emplacement par 400 m<sup>2</sup> !

Pour les logements, l'obligation est maintenue : il convient de créer au moins un emplacement de parcage pour deux logements de moins de 50 m<sup>2</sup> ou un emplacement par logement de plus de 50 m<sup>2</sup>, avec néanmoins un maximum de deux emplacements par appartement.

Comme vous pouvez le constater, la pression automobile ne changera guère avec ces nouvelles normes.

#### **L'exception flamande**

Si pas mal de constatations faites ci-dessus peuvent se faire en Flandre aussi, des différences culturelles importantes sont malgré tout notables.

En caricaturant, on pourrait dire que les Flamands, plus proches de la culture germanique et scandinave utilisent plus volontairement le vélo et les transports publics alors que les francophones, plus proches du monde latin, n'utilisent en général les transports publics que contraints et forcés et ne considèrent bien souvent le vélo que comme un engin de loisir.

En Flandre, la sécurité routière est un thème électoral populaire et des ministres flamands n'hésitent pas à réclamer des sanctions exemplaires pour les chauffards ; en Wallonie, les politiciens n'osent sanctionner les excès de vitesse et certains, même, sont très fiers de montrer qu'ils conduisent des bolides.

En Flandre, la mobilité est une préoccupation sociétale réelle ; les initiatives sont nombreuses. Voici un an, la Région flamande offrait des abonnements de bus aux familles qui abandonnaient une voiture. Cette opération a un grand succès.

Je voudrais terminer cette introduction avec quelques anecdotes qui me semblent révélatrices de l'état d'esprit face à l'automobile :

- Peu après la découverte des corps de Julie et Melissa (victimes de Marc Dutroux), le parlement nomma une commission d'enquête. Lors d'une visite à la gendarmerie, le député Vincent Decroly, commissaire écologiste, découvrit avec stupeur que la gendarmerie disposait d'un fichier signalant le vol de voitures belges au niveau international mais qu'il n'existait aucun signalement international de disparition d'enfants belges !
- Lors de la mise en piétonnier de la rue principale du campus de l'Université libre de Bruxelles, l'unique terrain de football du site a été transformé en parking
- Dernièrement, une dame a fauché et tué un enfant alors qu'elle conduisait en état d'ivresse. Elle avait fait déjà fait l'objet d'un procès pour conduite dans cet état. Malgré cela, elle n'a subi aucune condamnation. Elle a été condamnée à quatre mois de prison mais il n'y a pas d'incarcération en dessous de cinq mois.
- Début 2004, un code de la rue (anciennement code de la route) a été proclamé suite au travail d'une ministre écologiste de la mobilité. Ce code classifiait le stationnement sur le trottoir comme faute grave. Suite à une campagne virulente d'associations d'automobilistes, le code a été modifié et la tolérance est de nouveau de mise.
- Depuis deux ans toute la région bruxelloise participe à la Journée internationale sans voitures mais seulement le dimanche précédant le 22 septembre. Il est exclu d'organiser une journée sans voitures en semaine. Le dimanche 21 septembre 2003 fut une journée sans voitures très populaire (le temps était excellent) mais le lendemain, lundi 22 septembre, jour officiel international sans voitures, les automobilistes étaient tout aussi nombreux que lors d'une journée habituelle.

## QUARTIERS SANS VOITURES

J'en vois deux types :

- les quartiers sans voitures non planifiés ;
- les quartiers sans voitures planifiés.

### LES QUARTIERS SANS VOITURES NON PLANIFIÉS :

Ce sont des quartiers urbains anciens qui sont restés sans voitures plus par la force des choses que par une volonté originelle délibérée. L'automobile n'a pu y pénétrer en raison de l'exiguïté de l'espace public ou d'une topographie accidentée. Ces quartiers, autrefois, délaissés sont, aujourd'hui recherchés et restaurés, notamment, en raison de leur qualité sans voitures.

Ce sont :

- les rues étroites : petite rue des Bouchers (Bruxelles), petite rue Malibran à Ixelles
- les impasses : Liège (hors-château), Bruxelles (cigogne, rue de Laeken), Namur, Gent
- les escaliers : Montagne de Bueren à Liège et les côteaux de la citadelle
- les béguinages : Brugge, Leuven, Hoogstraten, Lier, Diest, Mechelen, Antwerpen, Gent

### LES QUARTIERS SANS VOITURES PLANIFIÉS :

Ce sont des quartiers qui ont été pensés volontairement sans voitures :

galeries et passages du 19e siècle :

- galeries Saint-Hubert à Bruxelles ;
- passage de la Bourse à Charleroi

quartiers piétonniers sur parking des années 1970 :

- centre de Louvain-la-Neuve ;
- trois réalisations du Groupe Ausia à Bruxelles :
  - les Venelles (Woluwe-Saint-Pierre) ;
  - Cité de l'Amitié (Woluwe-Saint-Pierre, 1970-1975) ;
  - quartier de l'Assomption (Louvain-en-Woluwe, 1973).

quartiers sans voitures avec parking en périphérie:

- deux projets d'habitat groupé conçus par l'architecte Thierry Lamy :
  - la Placette (Wezembeek) ;
  - Hepsilone (LLN)
- la Baraque (LLN)

## QUARTIERS SANS VOITURES NON PLANIFIÉS LES IMPASSES

Elles sont le fruit d'une spéculation immobilière divisant au maximum les parcelles urbaines sur leur profondeur. Le 20e siècle s'est attaché à les raser mais celles qui ont survécu sont aujourd'hui recherchées et rénovées par de jeunes ménages qui en apprécient le caractère sans voitures et la convivialité résultant de leur exiguïté.

### **Impasses du quartier Hors-Château à Liège**

De la rue Hors-Château à Liège, six impasses perpendiculaires buttent sur les côteaux de la Citadelle. Un arçô, petit passage voûté sous une façade, les relie à la rue principale.

Dans le passé, ces petites maisons de trois niveaux maximum et dont les pièces faisaient entre 12 m<sup>2</sup> environ pour les plus petites et 16 m<sup>2</sup> pour les plus grandes, étaient occupées par des ménages de cinq à six personnes.

Depuis les années 1970, des familles attirées par la tranquillité qui y règne ont racheté parfois plusieurs masures pour les regrouper et les rendre plus spacieuses.

D'un côté, l'impasse s'ouvre sur la rue par un petit passage et de l'autre elle se ferme sur les côteaux de la Citadelle qui peuvent être vus comme un grand jardin.

Il n'y pas d'autre possibilité de stationnement automobile que dans la rue Hors-Château.

### **Impasses à Gent**

### **Impasses bruxelloises**

L'arrivée d'écologistes à l'administration de l'urbanisme de la ville de Bruxelles a permis des initiatives publiques de récupération de certaines impasses au profit du logement. Jusqu'alors, beaucoup d'entre elles étaient abandonnées aux arrières de commerces et restaurants sans aucune valorisation particulière. Les rénovations de maisons n'étaient le fait que de quelques propriétaires privés sans soutien public.

## QUARTIERS SANS VOITURES NON PLANIFIÉS LES BÉGUINAGES

Les béguinages sont apparus au 13<sup>e</sup> siècle dans les Pays-Bas du Sud.

Les béguines sont des femmes célibataires qui se dédiaient au soin des malades et à la prière. Elles n'étaient pas cloîtrées et n'avaient pas fait de vœu monastique. Elles gardaient toute liberté de quitter la communauté et de se marier.

Primitivement, l'enceinte protégeait la communauté des intrusions extérieures car les béguinages étaient construits en dehors de la ville.

La révolution française a provoqué le déclin de cette institution qui disparut totalement après la deuxième guerre mondiale.

Aujourd'hui, villes dans la ville, grâce à la muraille les béguinages sont isolés des trépidations urbaines. Le transit automobile y est interdit et plusieurs sont totalement libres de voitures. La sérénité de ces lieux historiquement dévolus aux soins des malades, au repos et à la prière a sans doute offert également une barrière culturelle à l'envahissement automobile.

Il existe trois types de plan de béguinage, mais ils sont toujours organisés autour d'une église elle-même souvent entourée d'un pré. L'enceinte est percée de plusieurs portes qui sont fermées la nuit.

### **Grand béguinage de Leuven :**

Ce béguinage est fait de deux complexes séparés par la rivière Dyle. Le premier ensemble comporte l'église, la cour intérieure et la plupart des maisons. La deuxième partie a hébergé, après la suppression du béguinage par la révolution française, les lavandières de l'armée (de là, sans doute, les grandes prairies pour sécher le linge).

En 1962, l'université catholique de Leuven acheta le site qui fut restauré sous la direction de Raymond Lemaire (urbaniste de Louvain-la-Neuve). Depuis 1990, les 85 maisons offrent 500 chambres pour étudiants, professeurs et invités.

L'entièreté du site est interdite aux voitures. Un espace de stationnement est disponible à l'une des portes du béguinage.

### **Hoogstraten :**

Entièrement libre de circulation automobile, il compte 37 maisons entourant un pré et une église. Un espace de stationnement a été créé à sa périphérie.

En dehors, de sa qualité sans voitures, ce béguinage offre un exemple remarquable de participation citoyenne.

Suite au décès de la dernière béguine en 1972, le béguinage a été abandonné.

Un projet immobilier de luxueuses résidences pour riches retraités hollandais suscita la création de ' Het Convent ', une association sans but lucratif d'une trentaine de citoyens de Hoogstraten. En 1992, un bail emphytéotique (99 ans) est signé avec la commune et divisé en 32 sous-locataires. Chaque locataire paie une sorte de droit d'entrée initial (de € 10 000 à 15 000) et restaure une maison à ses frais. L'association prend en charge la restauration des parties publiques dont l'église à l'aide de subsides.

En 1998, l'ensemble des maisons étaient restaurées et occupées.

Het convent :

<http://www.ping.be/convent/pghomeng.html>

## QUARTIERS SANS VOITURES PLANIFIÉS

### PASSAGES

#### **Galleries Saint-Hubert à Bruxelles (1847)**

La particularité de ces galeries est qu'elles offrent encore aujourd'hui une centaine d'appartements. Les résidents peuvent y apprécier l'absence d'automobile tout en étant à deux pas de la Grand Place de Bruxelles.

Néanmoins, vivre dans ces galeries n'implique pas l'abandon de l'automobile car de nombreux édifices de parkings souterrains ou aériens sont disponibles dans le centre de Bruxelles.

Ce passage de 213 m a été créé à la place d'un dédale de venelles sordides et mal famées qui effrayaient les bourgeois. Cette nouvelle artère a été planifiée comme piétonne dès l'origine et voulait offrir de nouveaux commerces au chaland à l'abri de la circulation et la pluie.

On y compte 54 magasins, deux théâtres et un cinéma. Une rue piétonne la coupe en son milieu et un passage plus petit, le Passage des Princes, forme un petit embranchement dans la deuxième partie de la galerie.

Il y a six niveaux : cave, rez, entresol, deux étages d'appartements et les combles.

Les plans ont été dressés par l'architecte Jean-Pierre Cluysenaer qui conçut également la galerie Bortier toute proche. A partir de 1993, l'ensemble a subi une restauration complète et soignée.

#### **Galerie Bortier à Bruxelles**

#### **Passage de la Bourse à Charleroi (1891)**

Ce passage haut de trois étages relie le vieux centre de la ville à la gare. Il a été conçu sur le modèle des galeries Saint Hubert. Il dispose également d'appartements sur deux niveaux. Une restauration complète a été entreprise en 2003.

## QUARTIERS SANS VOITURES PLANIFIÉS CONTEMPORAINS

### Not in my backyard ?

Les projets contemporains se caractérisent par l'absence de voitures à l'intérieur du quartier mais aucun par le refus de l'utilisation de l'automobile. Pour des raisons de sécurité pour les enfants, de convivialité, d'esthétique, le transit et stationnement automobile est interdit.

En général, il n'y a aucune réflexion sur l'abus de l'utilisation de l'automobile et les alternatives qui pourraient être envisagées. Les habitants de ces quartiers peuvent avoir deux voitures par ménage et autant de voitures de société que dans le reste de la population belge.

Alors, ne s'agit-il que de quartiers visuellement sans voitures ?

Celles-ci étant dissimulées en dessous ou laissées à la périphérie du site.

### LOUVAIN-LA-NEUVE

une ville sur parking qui se rêvait piétonne

La création de la dernière ville belge en 1971 faisait suite à la scission linguistique de l'Université catholique de Louvain, située en région flamande. Pour établir la section francophone en région wallonne, l'Université acquit 900 ha à Ottignies.

La volonté des autorités était de construire une ville nouvelle en même temps que l'université. Le bureau Architecture et urbanisme prit en charge la planification sous la direction de Raymond Lemaire.

Rejetant la charte d'Athènes et les théories contemporaines de Le Corbusier, Lemaire s'est inspiré de la cité traditionnelle et des villes universitaires médiévales Oxford et Cambridge : le nombre d'habitants ne devait pas dépasser 50 000 pour limiter le rayon urbain à un km et permettre le déplacement pédestre dans toute la ville où les bâtiments facultaires sont intégrés. Aujourd'hui, on compte un peu plus de 10 000 résidents non étudiants pour 10 000 résidents étudiants.

Cette ville présente deux particularités de mobilité :

- la circulation en boucle : les différents quartiers périphériques sont aménagés en cul-de-sac. Pour se rendre au centre, l'automobiliste résidant en périphérie doit faire un détour en empruntant une rocade. L'intention était de rendre les trajets en voitures plus longs qu'à pied. Résultat : les habitants paresseux prennent quand même leur voiture puisque le centre est de toute façon accessible aux voitures en souterrain et polluent ainsi beaucoup plus.
- Des parkings souterrains au centre : l'entièreté du centre urbain est édifié sur un parking de plusieurs niveaux. Le fait que le centre piétonnier reste accessible en voiture grâce à cet artifice a rendu le projet piéton bancal. L'assurance de trouver un stationnement et sa facilité encouragent les riverains à utiliser l'automobile même pour de très courts trajets. De nombreux étudiants résidents sur le site se rendent aux salles de cours en voiture.

Cette situation pourrait changer quelque peu dans le futur : à partir de l'automne 2005, l'accès aux parkings centraux sera payant, la gratuité restera de mise pour le stationnement en périphérie. Malheureusement, en même temps, le nombre de places disponibles dans les parkings centraux va passer de 3300 à 5600 .

Je terminerai sur Louvain-la-Neuve en vous proposant d'écouter les réactions, sur Internet, de résidents à ces propositions.

Parking : <http://www.parkingln.be/lacarte.htm>

- 2004-05-24 10:16:22  
10/10 Quand les parkings seront payants, il ne faudra pas s'étonner de la baisse de fréquentation du site ...
- 2004-05-24 14:29:49  
10/10 M'en fiche, je suis en moto :-)
- 2004-05-25 08:45:02  
10/10 Vive les parkings sauvages ou dans les quartiers résidentiels.
- 2004-05-25 13:24:26  
10/10 Il existe des villes (la majorité, je crois) très attractives malgré les parkings payants.
- 2004-05-25 13:50:56  
10/10 Je ne comprends pas subtilité logique que poursuit l'UCL dans ce dossier. En effet, d'un côté on tente de ramener un maximum d'étudiants inscrits pour obtenir des subsides supplémentaires et d'un autre côté, on rend les parkings payant...ça ressemble à s'y méprendre à notre bonne vieille politique belge...
- 2004-05-26 11:33:38  
10/10 Enfin une bonne initiative qui évitera que les étudiants à la fois koteurs et automobilistes se rendent aux cours en voiture et immobilisent des emplacements de parkings sous la dalle au lieu de marcher 10 minutes et laissent des places à ceux qui en ont vraiment besoin.
- 2004-05-27 11:41:51  
0/10 Je m'interroge : à quoi servent encore nos impôts ? Ce type de politique de parking payant s'apparente de plus en plus à du racket.
- 2004-05-27 13:00:27  
5/10 Tout est prévu. Les parkings seront bientôt payants. Et quand les centres commerciaux seront terminés, cela rapportera plein de fric! Tant pis pour les étudiants. Et beaucoup d'entre eux viennent de la province, de Bruxelles voire de plus loin. Les parkings servaient à eux autant qu'aux autres.
- 2004-05-28 15:54:51  
10/10 Les parkings servent aussi à ceux qui habitent au dessus. Où va-t-on se garer maintenant? Ca va faire du monde au parking Leclercq.
- 2004-05-28 21:39:10  
0/10 ok si la politique est pour les parkings payants afin de réduire le nombre de voitures...mais alors que cette même politique favorise soit les transports en communs, tant en fréquence qu'en prix, soit en favorisant les usagers faibles (vélos, piétons). Sinon c'est un non sens!!!
- 2004-05-30 00:20:10  
10/10 Si tu ne veux pas payer de parking, brûle ta totomobile!
- 2004-06-04 09:11:56  
10/10 Il est important de prendre en compte les riverains. Même pour les parkings périphériques; par exemple j'habite près de la rue des sports, avec un parking derrière mon immeuble. Entre 18h et 20h il devient impossible et très compliqué de trouver une place grâce aux personnes venant pour la salle de sport du Blocry, qui visiblement n'a pas assez de parking pour sa fréquentation.
- 2004-06-05 08:41:56  
10/10 Moi je m'entraîne déjà à ne pas les payer (parking des Halles) allez essayer ! vous verrez , y'a des trucs
- 2004-06-08 10:32:42  
10/10 Très bonne nouvelle. Voilà qui obligera les étudiants à se rendre aux cours en vélo ou à pied plutôt que de prendre leur voiture pour parcourir une courte distance.
- 2004-06-24 16:34:54  
3/10 Gros soucis en perspective en tout cas. :) Au début, on sera nombreux à être tenté de se garer à Lauzelle & Co., et à marcher quelques minutes pour aller au centre... Et là on va entendre les comités de quartier, qui auront bien raison de se plaindre! ... Personnellement je me réjouis de me rendre à LLN notamment grâce à la gratuité et facilité d'accès de la ville. Ca en démotivera plus d'un!
- 2004-07-07 12:18:22  
0/10 tant pis, nous irons faire nos courses dans un bête shopping là où le parking est gratuit !! commerçants du site, réagissez !

## QUARTIERS SANS VOITURES PLANIFIÉS CONTEMPORAINS

### LES VENELLES

Woluwe-Saint-Pierre 1973

*"Qui n'a pas rêvé de rues où jouaient les enfants, sans danger d'accident, sans auto, sans camion ? ..."*

Voilà la première phrase d'une plaquette consacrée au nouveau quartier des Venelles rédigée par le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre.

Préoccupé par l'exode des jeunes ménages avec enfants, il imagina un projet de logements qui attirerait et retiendrait les jeunes familles.

Sécurité des enfants, espaces verts et espaces conviviaux sont les points forts initiaux de ce projet.

A cette fin, il fit appel aux architectes du Groupe AUSIA (M. Benoit, J. de Salle et Th. Verbiest) qui planifiait à ce moment la Cité de l'Amitié (projet pilote d'ensemble de logements intégrant des personnes avec un handicap moteur). De nombreux concepts étudiés à cette occasion seront transposés aux Venelles.

360 logements moyens unifamiliaux sur une surface totale de +/- 30 000 m<sup>2</sup> pour environ 1000 habitants seront bâtis sur un terrain enclavé dans un quartier d'habitation.

### CIRCULATIONS PIÉTONNES

Les circulations aériennes sont entièrement piétonnes. Elles sont facilitées par un alignement horizontal des niveaux des différents bâtiments. Ainsi malgré une différence de niveau de 17 m entre le point le plus bas et le plus haut du site, il est possible de se déplacer sur l'ensemble du site en restant sur un même niveau et sans franchir de marche. Cela permet un accès facile aux parents avec poussette et aux personnes à mobilité réduite.

Des coursives aériennes ont été créées afin d'offrir à chaque appartement une entrée privée qui lui donne l'illusion d'être maison. Terrain de jeu des enfants, pour les adultes, elles offrent un cheminement agréable et convivial bien différent des sinistres couloirs et cages d'escaliers des grands ensembles d'habitations traditionnels.

L'éloignement relatif des arrêts de transport public et la facilité du stationnement fait que la marche à pied n'est pas utilisée en dehors du site si ce n'est pour la promenade.

Les deux accès (sur les six) exclusivement piétons ne sont utilisés que par les promeneurs de chien. La voie verte toute proche n'est guère plus utilisée.

### 360 EMBLEMES DE PARKINGS SOUTERRAINS

Comme à Louvain-la-Neuve, bâtiments et circulations piétonnes sont construites sur un parking. Si cela est vu comme très pratique, cela a plusieurs inconvénients :

- surcoût très important (dans ce cas-ci, ils ont été subsidiés par un fond public !)
- problèmes récurrents d'entretien et d'étanchéité ;
- déficit d'éclairage naturel, augmentation de la pollution sonore et aérienne dans les appartements qui leur sont adossés.
- végétation pauvre et chétive en surface. De plus, même ce peu de végétation peut causer des problèmes d'étanchéité. A la Cité de l'Amitié, la haie plantée sur dalle a du être arrachée pour être remplacée par un mur.
- La route d'accès peut être dangereuse : une des entrées automobiles longe une plaine de jeux non clôturée, c'est la seule préoccupation sécuritaire qui n'a pas été rencontrée.
- Découragement toute alternative à la voiture.

## QUARTIERS SANS VOITURES PLANIFIÉS CONTEMPORAINS

### LA PLACETTE

Wezembeek-Oppem 1986

Projet d'habitat groupé de l'architecte Thierry Lamy réalisé en 1986. 14 habitations avec un jardin privé sont rassemblées autour d'une placette commune sur un terrain d'un hectare dont la moitié est un espace vert commun. Comme aux Venelles de Woluwe, le site est enclavé dans un quartier d'habitation mais, ici, l'accès au clos finit en cul de sac et l'automobile reste à l'entrée à un emplacement découvert. Un accès piéton supplémentaire est disponible en fond de parcelle mais utilisé seulement par les enfants.

Le stationnement des automobiles n'est pas permis sur la placette si ce n'est de manière temporaire pour effectuer le déchargement de biens pesants. Cette règle est très bien comprise et respectée.

Le grand attrait de cette réalisation réside dans la placette centrale commune qui permet le jeu des enfants en toute sécurité et une grande convivialité. Chaque maison donne sur la placette et dispose à l'arrière d'un petit jardin privé. Au sud de cet ensemble, un grand espace vert géré communément permet le délasserment et l'évasion dans un espace plus ample.

Situé dans la banlieue bruxelloise à l'extrémité du réseau de transport public, le site ne dispose pas de connexion idéale. Néanmoins, une ligne de tram le relie à une station de metro.

Ici aussi, il n'y a pas de préoccupation particulière face à l'utilisation de la voiture si ce n'est quelques covoiturages vus plus comme échange de services que volonté de limiter les déplacements motorisés. La majorité des familles ont deux voitures ce qui a demandé un aggrandissement du parking prévu pour une voiture par famille.

## QUARTIERS SANS VOITURES PLANIFIÉS CONTEMPORAINS

### LA BARAQUE

En 1975, des étudiants architectes envahissent des vergers avec des roulottes foraines. Refusant le logement clé-sur-porte proposé par les autorités universitaires de la ville nouvelle de Louvain, ils imaginent et réalisent un habitat alternatif.

Petit à petit, avec des matériaux de récupération et avec des matériaux naturels comme la terre, ils vont construire trois hameaux dispersés dans les bosquets sur des terrains squattés à l'université.

Aujourd'hui, à côté d'une ville nouvelle qui se voulait piétonne se trouve sans doute le quartier sans voitures le plus original et alternatif de Belgique. Une centaine de personnes y vit dans 40 logements.

A l'intérieur du quartier, les déplacements se font sur des sentiers qui serpentent entre les habitations disposées dans les bosquets suivant les emplacements disponibles entre les arbres et les autres demeures. Pour se garantir de la boue et assurer une perméabilité au revêtement du chemin, du compost de broussailles est largement utilisé comme couverture. Pour l'accès motorisé aux zones de stationnement, des bricaillons et de la caillasse ont été utilisés. Le fait que les logements sont inaccessibles par des véhicules offre une insécurité face à l'incendie. Plusieurs roulottes sont d'ailleurs déjà parties en fumée. Des bornes incendie pourraient remédier à ce problème.

Le quartier n'est qu'à cinq ou dix minutes à pied de la gare et du centre-ville. Il a toutes les qualités pour prétendre à être un quartier sans voitures idéal.

Quand on passe de La Baraque au centre-ville ou inversement, on est saisi par le contraste entre des bâtiments posés directement sur le sol (les fondations sont interdites à La Baraque) et des édifices fondés sur des dalles de béton recouvrant de vastes parkings sinistres.

Un architecte écossais qui découvrait le centre de Louvain-la-Neuve après avoir visité La Baraque remarquait que c'était la première ville piétonne si pauvre en végétation qu'il voyait.

### CONCLUSION

A ma connaissance, il n'existe pas en Belgique francophone de quartiers sans voitures motivé par un refus de l'utilisation de l'automobile. Il n'y a pas non plus d'initiative politique même chez les écologistes qui va clairement dans ce sens.

Personnellement, je rêve d'une future édition de ce colloque "Vers la ville sans voitures" à Bruxelles pour y susciter débats et réflexions qui pourraient déboucher sur une réalisation concrète.

En raison de l'envahissement de Bruxelles par les institutions européennes et internationales, la question de la spéculation immobilière à Bruxelles est devenue tellement préoccupante que pour une majorité de personnes, louer ou acheter un logement est devenu une charge financière insupportable.

Un nouveau gouvernement a été élu en juin 2004 et une de ses promesses est de construire 5000 nouveaux logements.

Alors pourquoi pas un quartier sans voitures ? L'économie faite sur la construction de parkings et le gain de qualité de vie en centre urbain devrait en faire un projet public idéal.