

Journée doctorale en transport Eric Tabourin,
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,
Paris, 16 septembre 2009.

**La production de la ville par
ses réseaux de transport :
analyse des processus de décision en
matière de mobilité à Bruxelles**

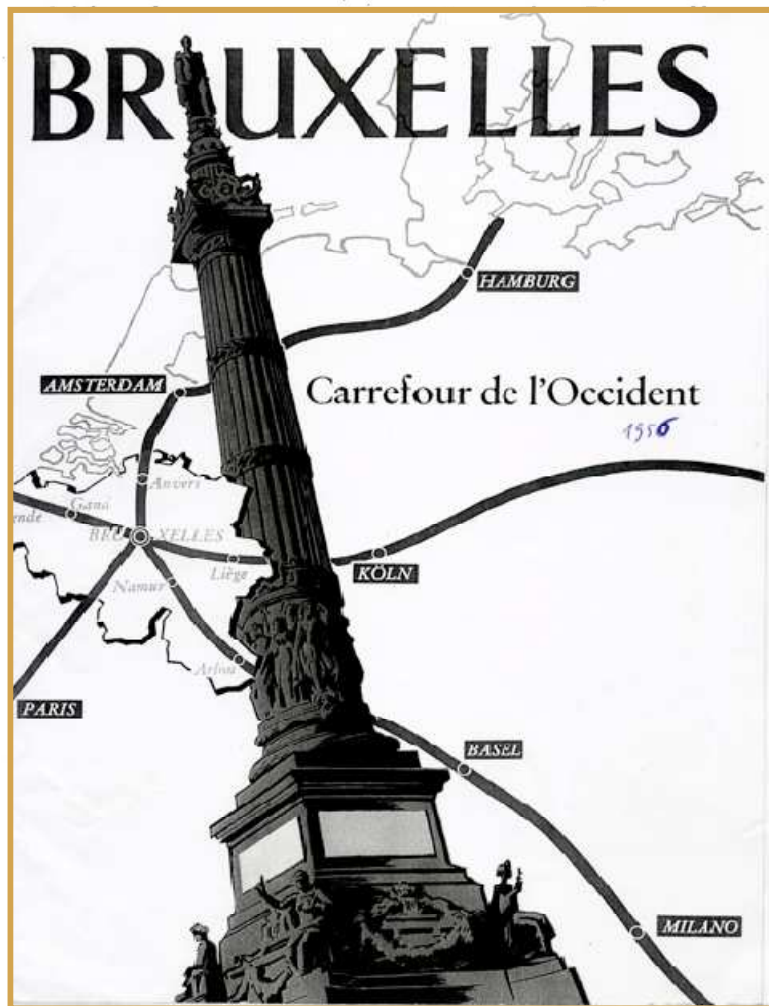
Céline Tellier

Doctorante ARC
Centre METICES - ULB

Plan

- Problématique et enjeux
- Approche socio-historique
- Méthodologie
- Les lignes de front du métro bruxellois
- Conclusion

Les lignes de front du métro bruxellois



MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

ADMINISTRATION DES TRANSPORTS

Comité Coordonnateur créé par Arrêté Royal du 29-1-1962

PROMOTION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES GRANDES AGGLOMERATIONS

exposé du problème

L'axe du « mal »

LE PROBLEME DE L'ENCOMBREMENT DU TRAFIC ET LE ROLE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES GRANDES AGGLOMERATIONS

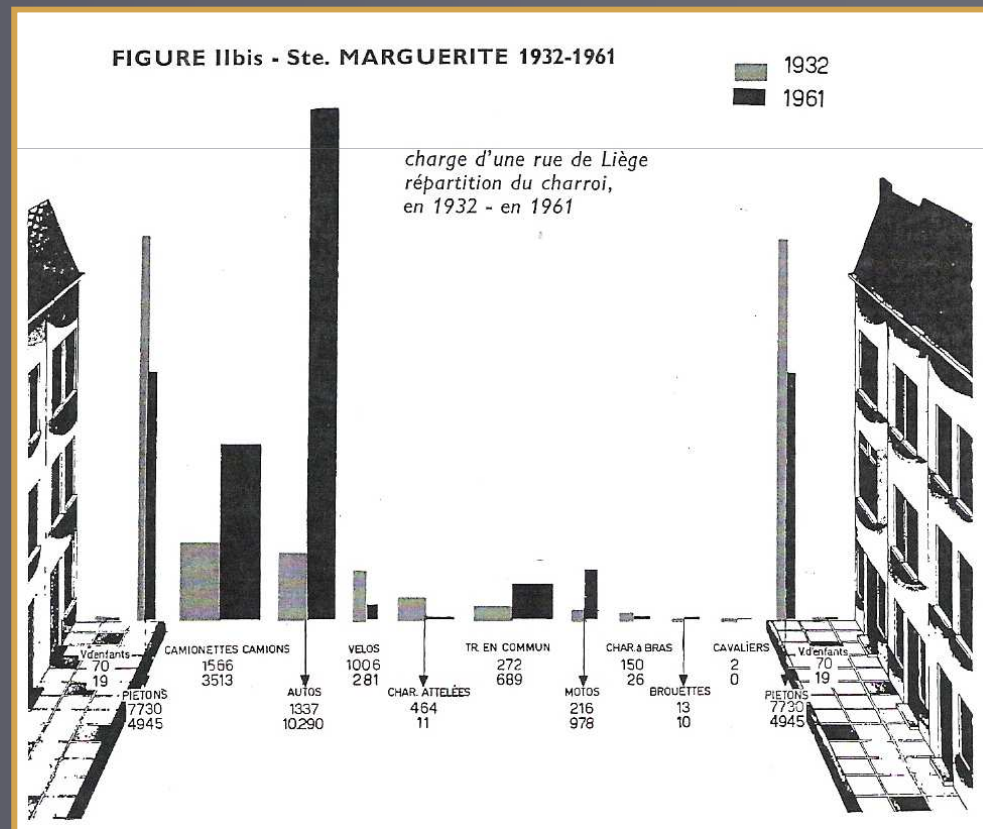


Bruxelles - Place Rogier en 1900 et en 1962

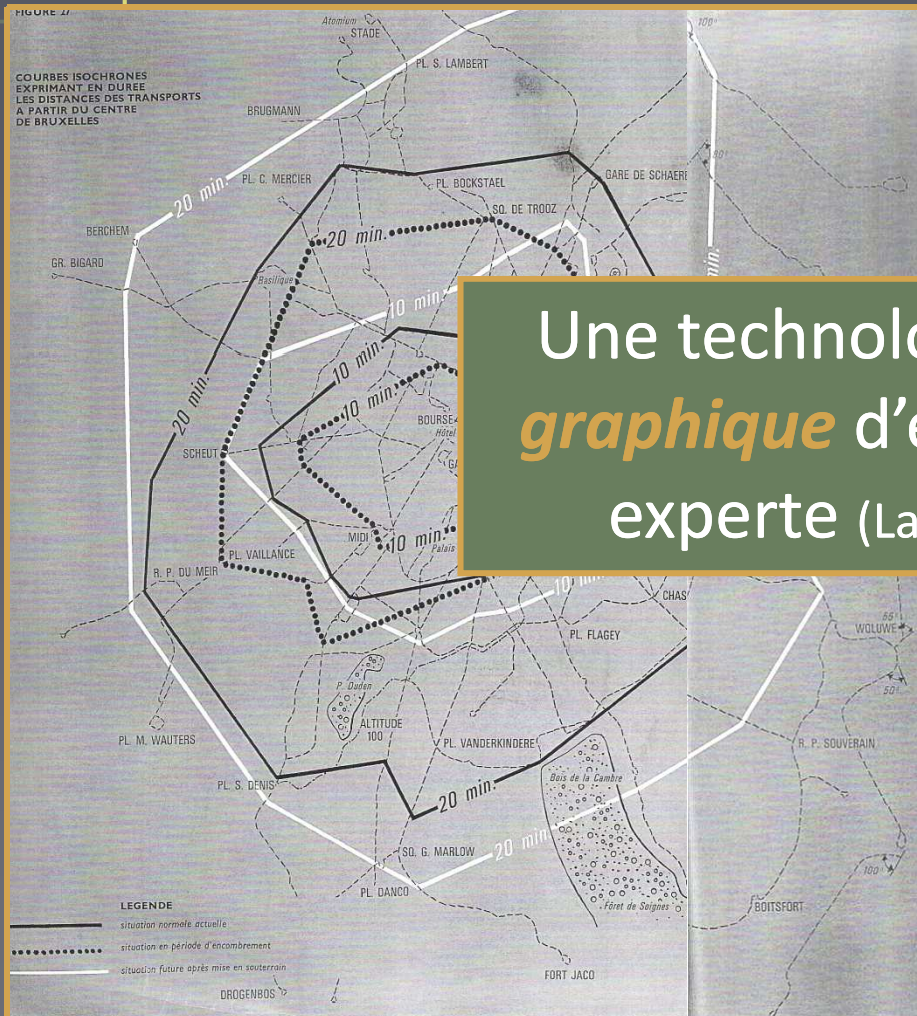


Bruxelles - Place de la Bourse en 1895 et 1962

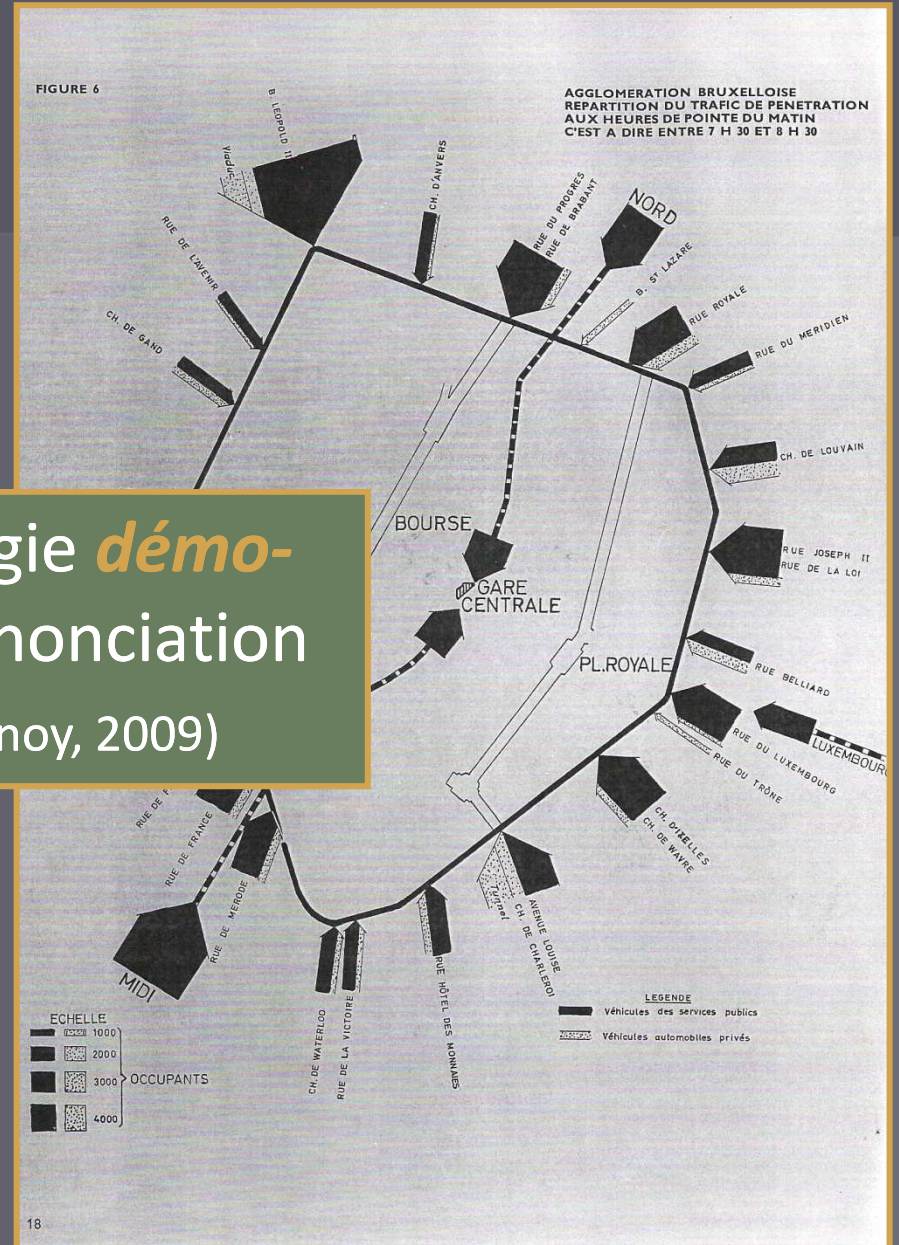
« **D'où vient le mal ?** Les difficultés du trafic constituent la réponse à cette question ; elles ont pour origine la **superficie démesurée de chaussée qu'utilise l'usager de l'automobile.** » (p. 27)



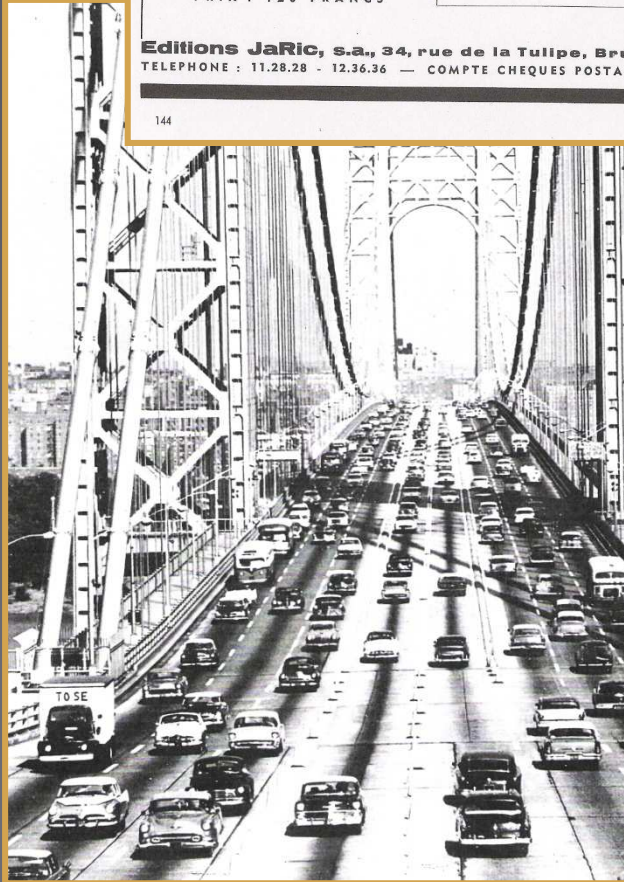
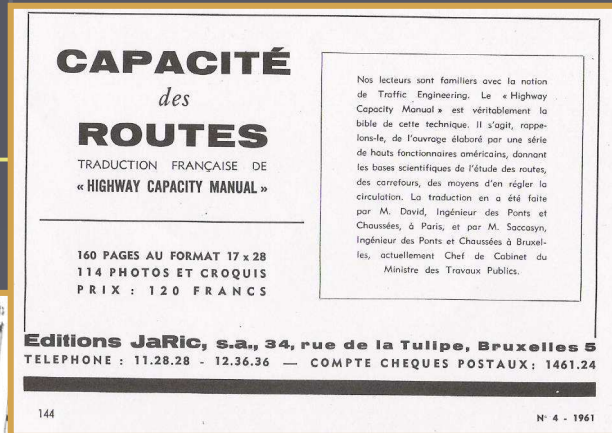
Utiliser les mêmes armes que l'ennemi



Une technologie *démographique* d'énonciation experte (Lannoy, 2009)



Le mythe des USA



« L'exemple de l'Amérique nous montre avec toute la clarté désirable quelle lourde faute a été commise en traitant le transport public en paria pendant des décades et en le négligeant d'une manière incompréhensible. Mais on constate aussi que **“là-bas” on s'efforce de réparer cette faute**, de remettre le transport public à la place d'honneur et de lui assurer les conditions nécessaires pour soutenir victorieusement la lutte contre les voitures particulières (...) » (p. 39).

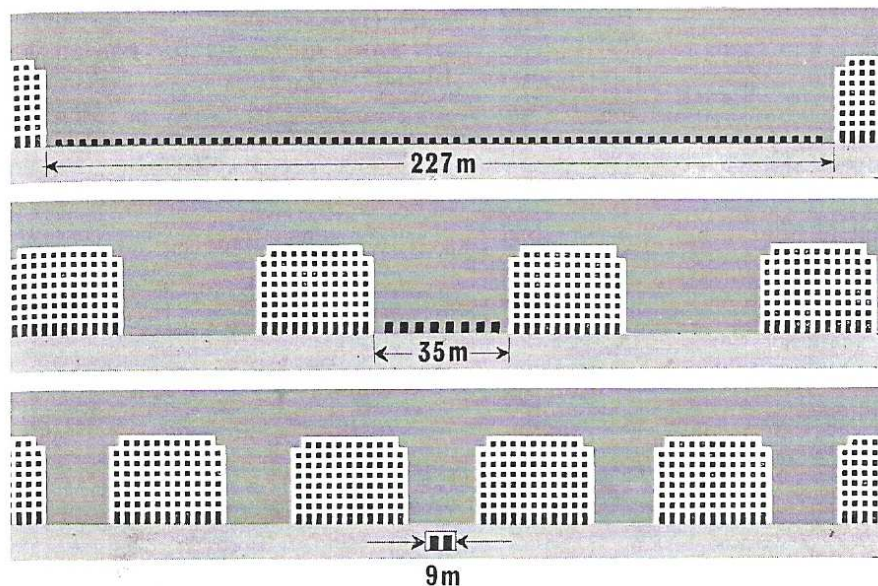


Le **recours aux alliés** : l'UITP et les comparaisons internationales

- **Union Internationale des Transports Publics** créée par les opérateurs de transport de Bruxelles et de Berlin en 1885.
- Au départ : **partage d'innovations techniques et de référentiels justificateurs**. Maintenant : davantage : « bonnes pratiques » techniques, urbanistiques, politiques, marketing, etc. → Benchmarking.

La noble
cause :
l'intérêt
général

« Le problème de la circulation est à revoir dans son ensemble avec, comme objectif, d'**assurer le transport du plus grand nombre de personnes et non pas de permettre la circulation du plus grand nombre de voitures** » (pp. 36-37)



COMPARAISON DE L'ESPACE NECESSITE PAR LES DIVERS MOYENS DE TRANSPORT

pour transporter 50.000 personnes à l'heure dans chaque direction, il faut, si le transport se fait par :

autos privées :

une route d'une largeur de 227 m. (35 voies dans chaque direction, 1.000 voitures par voie, 1,4 personne par voiture)

autobus ou trolleybus :

une route d'une largeur de 35 m. (4 voies dans chaque direction, intervalles de 20 secondes, 70 voyageurs par autobus)

chemin de fer souterrain :

un tunnel d'une largeur de 9 m. (1 voie dans chaque direction, intervalles de 90 secondes, 1.200 voyageurs par train)

tramways :

3 doubles voies totalisant 18 m. de largeur de chaussée (140 voyageurs par voiture ou par tram, intervalles de 30 sec.)

« Le transport public, beaucoup moins encombrant et **qui par définition est au service de la communauté**, est donc indispensable à la vitalité des centres urbains (...) **il importe donc d'utiliser la matière rare que constitue la voirie au mieux de l'intérêt général** et pour ce faire d'accorder aux transports en commun les facilités et les priorités que justifient aussi bien **l'importance de leur mission** que leur faible encombrement relatif » (p. 59).

**Des décisions
« mesurées »**

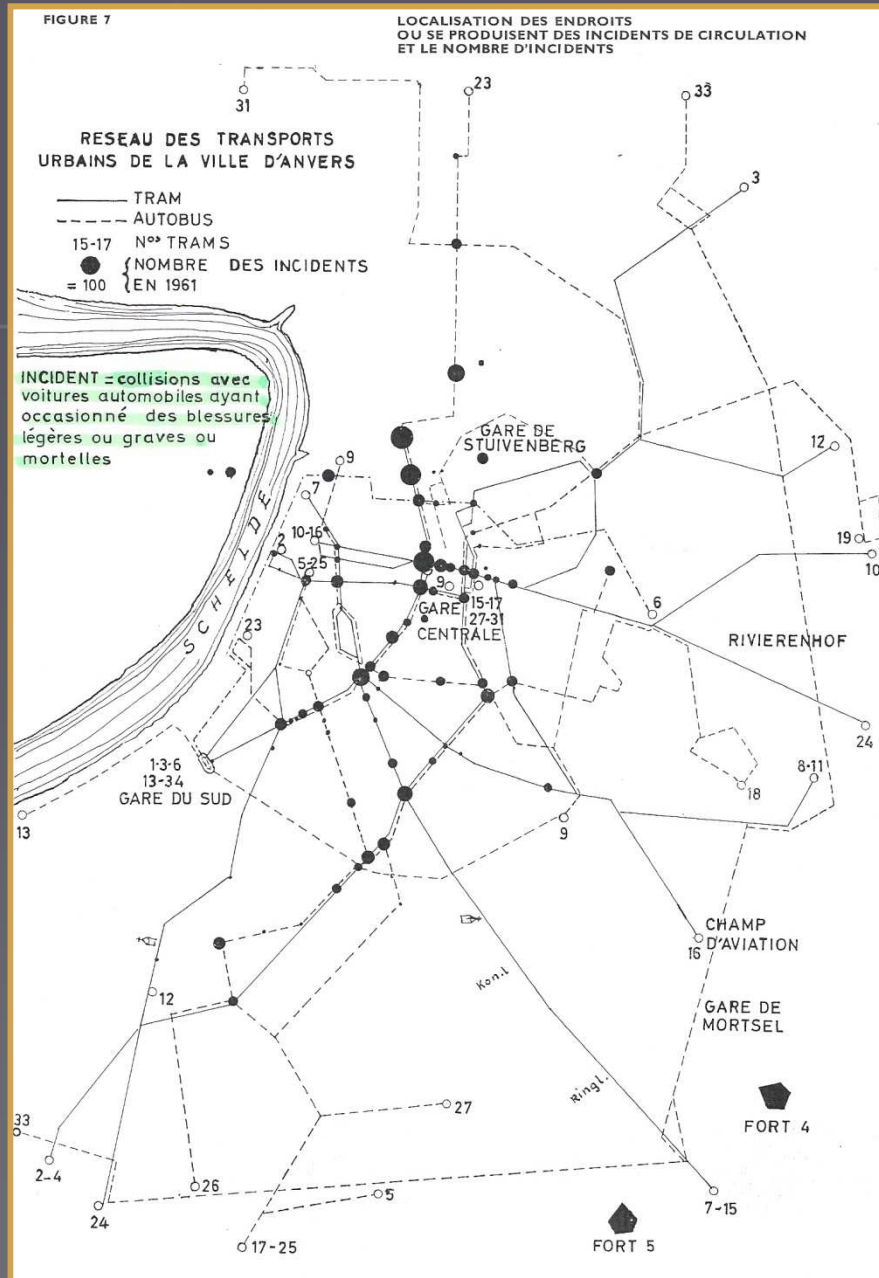
« **Ceux qui prônent l'interdiction pure et simple de l'automobile dans les zones centrales manquent autant de mesure** que les fanatiques de l'automobile, qui réclament une adaptation exclusive de nos cités à la circulation de voitures particulières » (p. 31)

Rapprochements stratégiques

« **L'opposition** entre le transport public et le transport privé est une notion qui, selon moi, **sera bientôt périmée** car les deux modes de transport apparaissent comme devant inévitablement devenir complémentaires dans la perspective de la motorisation future »
(citation du MTP, p. 39)

Attirer l'ennemi

« Le transport en commun ne s'adresse pas exclusivement aux personnes dépourvues de moyens de transports individuels ; bien organisé, il peut constituer un moyen de déplacement complémentaire, **susceptible d'intéresser l'automobiliste** » (p. 52).

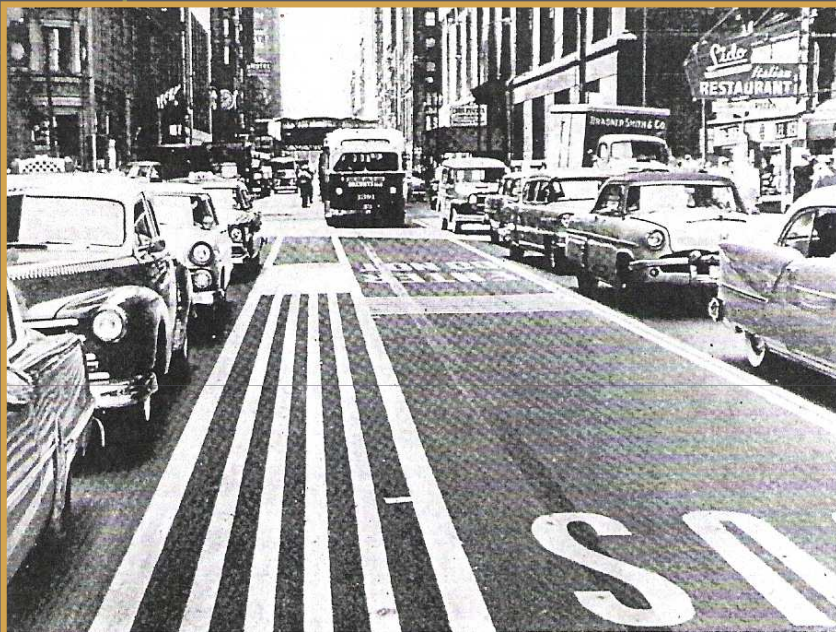


« Il faut (...) que le transport en commun échappe à ces inconvénients, aux servitudes de la circulation. (...) **Il est essentiel**, pour atteindre une vitesse efficace, **que les moyens de transport en commun ne subissent aucune interférence avec les autres moyens de transport**, en quelque point de leur itinéraire ».

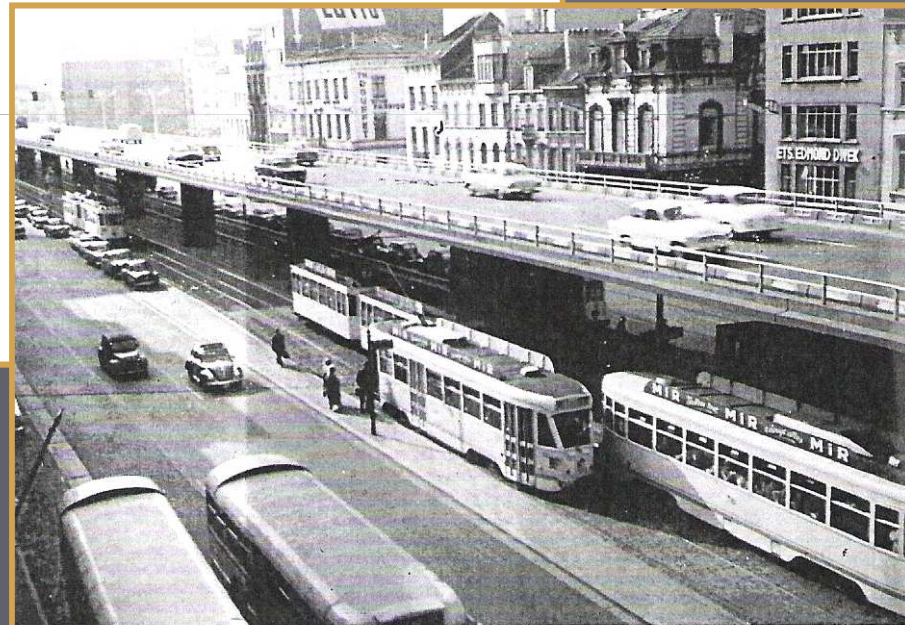
(citation du Président de la Section Technique de la Commission de la Circulation et des Routes du Royal Automobile Club de Belgique, au 9^e Congrès Belge de la Route, 1959, p. 39)

S'accorder sur une volonté commune : **éviter l'interférence**

Séparer les flux...



Chicago
Depuis 1957, une bande de circulation est réservée dans certaines artères centrales à l'usage exclusif des autobus



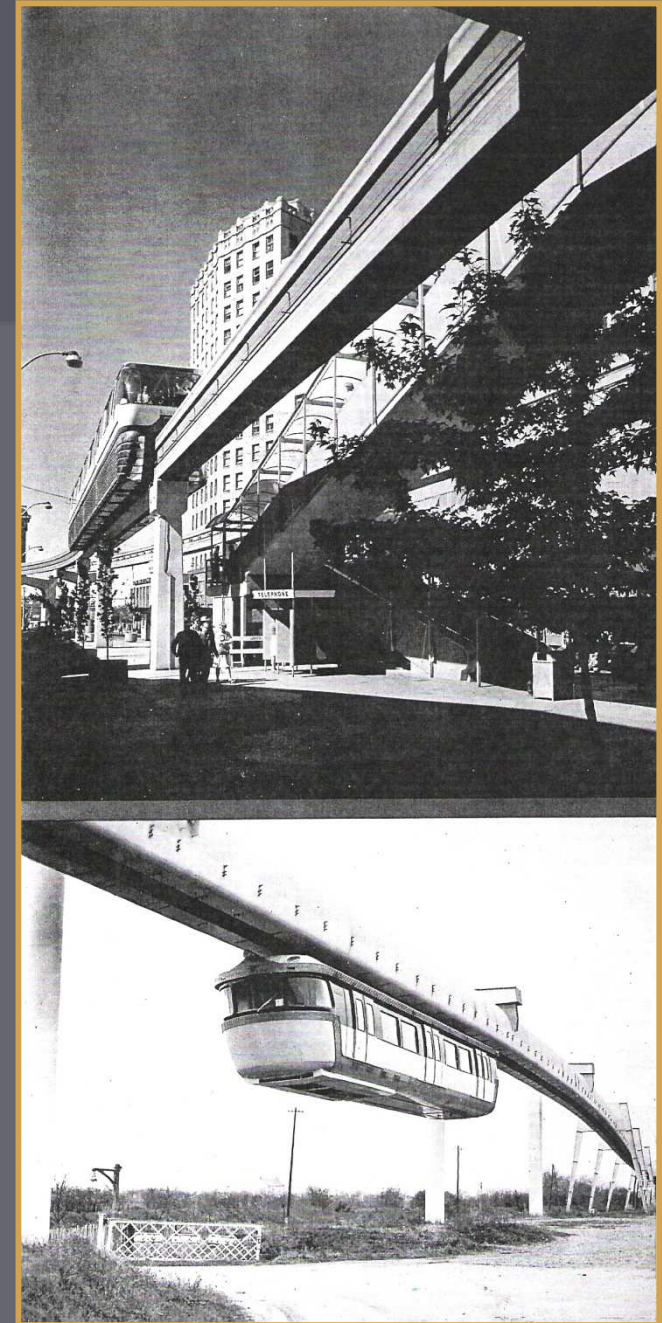
Sièges indépendants pour tramways aux
Boulevards de petite ceinture à Bruxelles :
Boulevard Baudoin

... et les niveaux

Une arme de promotion massive : le métro

Figure centrale d'une **mobilité rapide et « capable »**

« Le chemin de fer métropolitain est, par essence, un moyen de transport urbain à grand débit : la conception de son matériel, de ses ouvrages et de son exploitation s'inspire ainsi de **préoccupations dominantes de capacité et de fréquence.** (...) Circulant aux heures de pointe à fréquence de moins de 2 minutes, ils sont capables d'assurer ainsi des débits horaires de 25.000 à 50.000 voyageurs. (...) » (p. 42)



Amener l'ennemi sur un autre terrain : le souterrain

Jouer à la même échelle : celle des **grands travaux**

Une « bonne » solution technique ne peut se faire qu'à une **large échelle**, à cette époque.

Contexte : après Seconde Guerre mondiale ; fermeture des mines. Chômage → **politique de grands travaux** (inspiration keynésienne).



Le prémétro : un éclaireur hybride

« Une mise des tramways en souterrain qui serait limitée aux endroits où la circulation générale atteint un stade d'encombrement critique paraît une **solution à la fois plus conforme aux besoins réels de trafic à satisfaire et à l'économie des capitaux à investir** » (p. 42).

« L'embryon des réseaux souterrains que l'on créerait de la sorte pourrait évidemment être étendu suivant les circonstances ; **il pourrait d'ailleurs être transformé en véritable chemin de fer métropolitain** le jour où seraient réunies les conditions justifiant économiquement l'application de ce mode de transport ». (p. 45).

Conclusion

- Anti-automobilisme aussi présent à la « grande époque de l'automobile ».
- Automobile et transport public : les meilleurs ennemis.
- Le transport public a fait le deuil de la surface pour combattre ailleurs, dans le souterrain.
- Les choix techniques ne sont pas neutres, mais politiques et engagés.

« Lire la ville par le bas, par les chantiers, les infrastructures et les archives qui y sont liées, pour promouvoir une **vision politisée de l'espace urbain**, et en revers une **perception spatialisée des luttes politiques et institutionnelles** » (Bocquet, 2007).