

La gratuité dans les villes nouvelles et les cœurs urbains

Marika Rupeka

Les premières évocations de la gratuité des transports collectifs comme une mesure d'économie politique et d'aménagement de l'espace remontent aux années de la Grande Dépression¹, pour se concrétiser en Europe après la Seconde Guerre mondiale, et notamment à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur la Planification et le Développement des Villes Nouvelles, en 1964, où la gratuité totale ou la réduction sensible des tarifs, ainsi que la vitesse et le confort des transports collectifs ont été suggérées comme des solutions efficaces pour faciliter les déplacements pendulaires et concurrencer la voiture individuelle².

North Bucks New City

La proposition des architectes Fred Pooley et Bill Berrett pour la ville nouvelle du Buckinghamshire Septentrional au Royaume-Uni est toutefois un des rares exemples de l'application de la gratuité aux projets de villes nouvelles. Le plan directeur initial était structuré par un maillage de zones fonctionnelles au goût moderniste et un réseau de train-monorail, dont la gratuité devait stimuler l'intégration socio-ethnique et socio-économique, et faciliter le quotidien des femmes chargées d'approvisionner leurs foyers³. Malgré les alertes de Pooley et Berrett que les coûts de l'automobilité risquaient d'appauvrir les ménages et les administrations qui continuaient à investir massivement dans les autoroutes⁴, le projet des architectes n'a pas été soutenu par la Corporation chargée de construire la ville nouvelle, ni par le gouvernement malgré ses couleurs travaillistes. Telle qu'elle a été construite dans le comté de Buckinghamshire, Milton Keynes *new town* témoigne d'une philosophie inverse : un urbanisme à faible densité conçu pour l'automobilité, et où l'exploitation des transports collectifs s'est avérée particulièrement onéreuse.

Circulations de modèles

L'abandon du projet de Pooley et Berrett n'a pas empêché la circulation de leur dessein dans la presse européenne en ce milieu des années 1960. La publication d'extraits du *North Bucks New City* dans la presse néerlandaise a été l'occasion d'évoquer la gratuité des transports collectifs comme remède à la congestion dans les centres-villes⁵. Selon l'ingénieur et urbaniste Hendrik Goudappel, les administrations néerlandaises devaient s'inspirer de leurs homologues britanniques, mais aussi états-uniens, pour développer une planification spatiale équilibrée par l'intégration du *mass transit* avec l'urbanisation des territoires⁶. Les politiques de gratuité avaient toute leur place dans la quête de l'équilibre entre déplacements et toutes les autres

¹ "The big houses and the huge estates and the superluxuries will diminish. The modest homes will multiply. The diffused wealth warms like a gradual fire. The older luxuries of individual wealth are replaced by the collective luxuries of parks and playgrounds and public buildings. Vast operations in free public transport can make golf everybody's game and the seaside every man's playground" – Stephen Leacock, "Good Times Can Come Again", University of California Press, *Current History*, vol.42, no.3, June 1935, p.237.

² N. V. Baranov, "Draft Report Theme 2: Planning and Construction of New Towns", *Ekistics*, vol.18, no.108, nov.1964, p.286.

³ "Hop on - it's free!", *Daily Express*, 07.01.1964.

⁴ Fred Pooley, *North Bucks New City*, Buckinghamshire County Council Departments of Architecture and Planning, Aylesbury, 1966, p.50.

⁵ H.T.B., "Nieuwe kijk op stadsverkeer", *De Waarheid*, 03.12.1965, p.5.

⁶ "Goed functionerend openbaar vervoer nodig voor winkelcentra in de stad", *Nieuwsblad van het Noorden*, 27.03.1965, p.12.

fonctions urbaines. Selon Goudappel, la rentabilité des transports collectifs devait être considérée indirectement, à l'image d'un ascenseur d'une grande surface commerciale, dont la gratuité apparaissait comme indispensable à la rentabilité globale du magasin⁷. Cette logique a été déployée dans un projet de monorail en boucles successives sur 60 km linéaires, développé en 1965 pour la Ville de La Haye par l'ingénieur en transport Peter Brogt avec le soutien de l'Association des Architectes néerlandais⁸.

Leur projet consistait en l'instauration de la gratuité dans le réseau existant de tramways et de bus, la construction d'un réseau de monorail, et la mise en place d'un système de rues piétonnes dans l'hypercentre urbain. L'opération de La Haye devait servir à convaincre d'autres conseils municipaux de passer éventuellement à la gratuité⁹. Malgré l'échec essentiellement politique du projet hagueois, ce concept d'organisation des déplacements urbains a continué à circuler dans les milieux décisionnels et professionnels néerlandais. L'hypothèse de remédier à la congestion par la gratuité a également été évoquée pour Leiden¹⁰ et Amsterdam¹¹, alors que d'autres municipalités, comme Almelo, Amersfoort, Enschede, Hengelo et Zwolle, ont préféré restreindre la gratuité à des groupes spécifiques, notamment les personnes âgées et les personnes malvoyantes¹².

⁷ "Politie-autoriteiten weigeren verantwoording voor verkeers", *Nieuwsblad van het Noorden*, 27.10.1965, p.15.

⁸ "BNA : Den Haag moet gratis openbaar vervoer krijgen", *Trouw*, 23.12.1965.

⁹ "Plan voor gratis openbaar vervoer. Peter voorspelt Haags verkeer de toekomst", *De Telegraaf*, 07.07.1966, p.5.

¹⁰ "Mr. Klaasesz wil opstappen", *De Telegraaf*, 10.05.1968.

¹¹ "Studie over openbaar vervoer", *Het Parool*, 02.05.1972.

¹² "Gratis Vervoer voor de blinden, maar niet in Groningen", *Nieuwsblad van het Noorden*, 31.08.1964.