

L'exemple viennois «La mixité sociale, c'est crucial»

Le Soir - le 6/12/2019

Extraits. Article complet réservé aux abonnés.

<https://www.lesoir.be/265343/article/2019-12-06/lexemple-viennois-la-mixite-sociale-cest-crucial>

Parmi les experts internationaux conviés par perspective.brussels, Brigitte Jilka, directrice générale de la planification urbaine, du développement et de la construction à Vienne. La capitale autrichienne caracole en tête des classements des métropoles pour la « qualité de vie ».

Vienne peut-elle servir d'exemple pour Bruxelles ?

Il y a des ressemblances entre les deux villes. Toutes deux enregistrent une forte croissance démographique, ce qui est un gros défi pour les finances publiques, vu tout ce que cela suppose comme équipements. Bruxelles, comme Vienne, a des quartiers très peuplés, à ceci près que Vienne est très « monocentrique », elle a un cœur urbain très très dense. Au fil du temps, les villages alentours se sont peuplés. Aujourd'hui, deux tiers du territoire viennois est plutôt dense. Et ce n'est pas fini. Nous devons continuer à produire du logement de qualité et abordable. On utilise tous les leviers possibles : la rénovation, la démolition-reconstruction, l'aménagement de nouveaux quartiers. Mais, quelle que soit l'option, on est confrontés à la densification. Et donc à la question de savoir comment la gérer. Forcément, quand on veut densifier un quartier, les habitants protestent, c'est une invasion de leur environnement.

Vous avez encore des terrains pour densifier ?

Oui ! Il y a très longtemps, la ville était la capitale d'une monarchie, tout le monde y venait, personne ne la traversait. Toutes nos gares étaient donc des gares terminus. Avec la chute du rideau de fer, on a dû repenser notre système de transports. On a construit une nouvelle gare, avec des voies traversantes, du nord au sud, d'est en ouest. Toutes les anciennes gares ont été largement désaffectées, ce qui a libéré les terrains sur lesquels se trouvaient les voies ferrées, qui ont été convertis en zones de développement, vendues à des sociétés de logement. Avec l'obligation de nous laisser l'espace nécessaire pour aménager des écoles, des espaces verts.

Vous imposez du logement social ?

Toujours ! C'est obligatoire pour tous les promoteurs, les propriétaires privés : depuis deux ans et demi, deux tiers des logements qu'ils construisent doivent être

abordables. On a pris cette mesure parce que le coût du terrain a explosé et qu'il y avait beaucoup de spéculation. Abordable, ce n'est pas que pour les pauvres : chez nous, le logement subsidié concerne aussi les classes moyennes. Le plafond de revenu annuel, pour une personne, est de 50.000 euros net. C'est énorme. Tout qui est en dessous remplit les critères pour le logement social. Il y a évidemment aussi un segment spécial pour les gens très pauvres, qui bénéficient d'aides spécifiques. La ville de Vienne possède 220.000 appartements, ce qui donne un certain levier pour contrôler le marché locatif.

La densification prend des formes différentes selon le quartier ?

Bien sûr ! Avec une règle à appliquer dans tous les cas de figure : il faut créer de la valeur ajoutée pour les habitants, les nouveaux et ceux qui vivaient déjà là. Cela passe par des espaces verts, des zones libres de toute construction, des commerces, des crèches, des écoles... Il faut que le quartier soit agréable à vivre, pas juste aménagé pour les voitures. C'est une condition que nous imposons toujours dans les concours d'architecture : pensez aux rez-de chaussée, aux espaces publics, comment les rendez-vous vivables ? Ensuite, on peut travailler de diverses manières. Vous savez, on peut atteindre la même densité en construisant des tours, avec des espaces verts et libres entre, ou avec des blocs moins hauts et un îlot intérieur verdurisé, ou même un immeuble très plat, pourvu qu'on utilise les toits comme espaces verts.

C'est ce que vous encouragez, à Vienne ?

Je pense que le rôle des autorités municipales est de définir les plans et les règles de manière telle que tous les styles puissent être réalisés. Parce que les citoyens sont différents. Certains veulent des appartements dans une tour, parce qu'ils veulent une belle vue. D'autres veulent un jardin. L'enjeu, c'est d'offrir différentes options, pour que les gens puissent choisir. C'est une approche pragmatique. C'est clair que, dans une zone avec des maisons unifamiliales, il vaut mieux éviter les tours, sous peine de protestation citoyenne.

Comment gérez-vous la participation citoyenne ?

On s'y met... C'est difficile. Contrairement à la Suisse ou l'Allemagne, par exemple, Vienne n'a pas une très grande culture du débat. Par principe, les gens sont contre, ce qui n'est pas une très bonne base pour discuter d'un nouveau projet. Nous avons des experts, à l'administration, qui aident les promoteurs à mettre en place des procédures impliquant les citoyens.

Par contre, la mixité sociale est au cœur de votre stratégie urbaine ?

C'est l'objectif principal, crucial. Nos élus sont fiers de dire que l'adresse d'un Viennois ne permet pas de dire s'il est riche ou pauvre. Nous voulons la mixité. Bien sûr, c'est un combat permanent. Il y a encore des quartiers où n'habitent que des gens nantis, qui n'hésitent pas à acheter le terrain autour de leur maison pour éviter qu'on y construise un immeuble !

Comment réussissez-vous à être l'une des villes où la qualité de vie est la meilleure ?

C'est une combinaison de beaucoup de facteurs et, à nouveau, un combat permanent. En fait, nous essayons de fournir tous les services et équipements dont les citoyens ont besoin pour leur vie quotidienne, à proximité. Et tout le monde a une vie quotidienne, qu'on soit un chef d'entreprise ou ouvrier. C'est la ville à courte distance. Nous construisons par exemple cent nouvelles classes, chaque année, dans tous les quartiers.

Vous êtes aussi une ville pionnière pour les transports en commun, comment avez-vous fait ?

C'est une question d'offre et de demande. Le réseau de transports publics viennois offre un service vraiment vraiment vraiment bien. A cinq minutes de marche de chez moi, j'ai le métro, le tram, le train régional, le bus, avec des fréquences toutes les cinq minutes, et c'est le cas dans quasi tout Vienne. Du coup, c'est très facile de ne pas prendre sa voiture.