

CYCLE MOBILITÉ ET TERRITOIRES: TRANSITIONS, MUTATIONS, TRANSFORMATIONS

LA RECONQUÊTE DE BARCELONE:

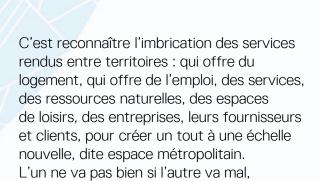
LA VILLE CONSTRUITE AUTOUR DU PIÉTON



Introduction à la conférence







les destins sont liés.

La question métropolitaine reste un enjeu central pour tous nos territoires, tel que je viens de l'exposer très succinctement.

Nous avons choisi de l'approcher dans ce cycle par le biais des mobilités, ou plutôt, par la transformation des modèles à partir des mobilités. Car nous sommes évidemment dans une période de transitions, de mutations, de transformations – c'est le nom donné à ce cycle – « mobilité et territoires : transitions, mutations, transformations ».

Il faut comprendre ces transformations comme étant d'abord celles de la société,

des modes de vie, l'émergence de nouvelles aspirations des populations, et une prise de conscience des défis planétaires liés à la crise climatique, écologique et énergétique, ensemble avec les révolutions scientifiques et technologiques. On peut donner comme exemple les implications des travaux sur l'intelligence artificielle et la bio mécanique, la société qui change entraine une transformation de nos économies et de l'utilisation de l'espace, comme du temps. Tous ces bouleversements appellent une adaptation de l'aménagement des villes à la vie des gens.

Transition, mutation, on ne reviendra pas en arrière; la société qui change entraine le besoin de transformation de l'espace de la ville, et d'abord de l'espace public, qui est par excellence le lieu de la mixité, de la confrontation, du conflit, de la stimulation, du partage, de la démocratie. La ville se transforme par le changement d'usage de l'espace public.

La première rencontre de l'année, en février 2019, nous a transportés vers un « espace métropolitain Strasbourg/Karlsruhe » inédit, transfrontalier et européen, véritable conférence des territoires, structurée par ces deux métropoles jumelles, au sein du bassin du Rhin supérieur.

C'est un espace ancien et pourtant révélé à nouveau, par la réflexion à l'échelle de la région Grand Est. Les alliances concrètes autour de projets en son sein, entre grandes villes, villes moyennes et villages, y apparaissent comme une modalité majeure.

Renforcer ces alliances par des projets communs, comme de consommer en ville les produits de la campagne, pour conforter les économies locales, comme loger dans les villages une partie de ceux qui travaillent en ville, pour permettre tous les modes de vie, c'est accroitre la résilience de chaque territoire, ainsi inséré dans un réseau de liens réciproques qui les soutiennent tous.



Comment transformer la ville, la métropole, les villages, pour les adapter à la vie des gens, pour ne pas rester sur des espaces correspondant aux modes de vie des romains, des gens du moyen âge, ou même de nos parents au XXe siècle ? Sur un même espace, la ville se transforme au cours des siècles, s'adapte aux besoins des habitants. Et il y a des acteurs du territoire dont c'est le métier d'accompagner ces transformations. C'est le cas des agences d'urbanisme et de bien d'autres, collectivités, organismes, chercheurs, associations, et surtout habitants.

On peut, ne pas penser ces transformations, Mais on peut aussi les penser en les réfléchissant, les planifiant, puis en les exécutant dans un deuxième temps.

Autre possibilité, on peut penser globalement des principes de transformation, un peu stratèges, autour d'objectifs solides, et les mettre en œuvre en les expérimentant, en s'adaptant en temps réel et au cas par cas.

C'est cette dernière option qui est celle menée à Barcelone, avec notamment l'appui des équipes de Barcelona Regional, l'équivalent de l'agence d'urbanisme de Barcelone.

Leur stratégie pour adapter la ville aux défis de ce siècle, est de faire de l'espace de la ville, une prolongation publique de l'espace privé de chacun. Les principes de transformation spatiale imaginés pour cela prennent en compte prioritairement les mutations de la société et les défis écologiques ; ils sont déclinés de façon très concrète sur les rues, les îlots d'habitation, l'autoroute urbaine circulaire, ... et expérimentés soigneusement au cas par cas des quartiers, en grandeur réelle.

J'ai demandé à Josep Bohigas, directeur général de Barcelona Regional, de nous présenter le plan stratégique de transformation de Barcelone. Je lui ai demandé d'insister particulièrement sur la question des mobilités, parce que vous verrez combien les problèmes de Barcelone ressemblent aux nôtres dans ce domaine. Ce travail a valu à ses auteurs un prix européen d'urbanisme.

Josep Bohigas est architecte diplômé de l'Université de Barcelone. Il est aussi brillant que son père Oriol Bohigas, connu pour avoir pensé avec Pasqual Maragall dans les années 80, la modernisation de la ville au moment des Jeux Olympiques. Après avoir monté une agence d'architecture, il a pris la direction de Barcelona Regional pour accompagner Ada Colau, maire de Barcelone récemment réélue, dans des transformations qui pourraient bien être les plus importantes depuis celles des Jeux Olympiques et résolument adapter Barcelone au XXIe siècle.

Anne Pons





Josep Bohigas

Directeur de Barcelona Regional, Agence de développement et d'urbanisme de Barcelone, créée en 1993 à la suite de la transformation de la ville liée à l'organisation des Jeux Olympiques de 1992. la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) permanente –entra en vigor el 1 de enero del 2020- y permitirá reducir en unos 125.000 los vehículos que circularán por la ciudad

La zone à faibles émissions (ZBE) de Barcelone – prend effet au 1^{er} janvier 2020 – et ramènera à environ 125 000 le nombre de véhicules circulant dans la ville.



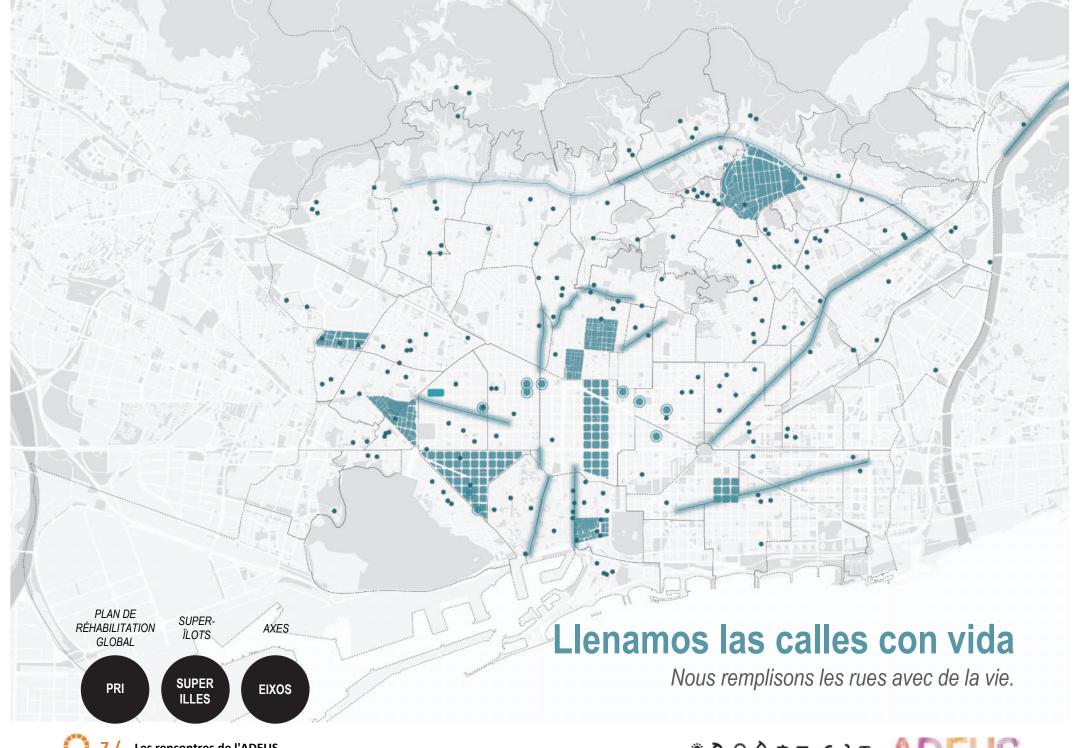


PLA REHABILITACIÓ INTEGRAL

PLAN DE RÉHABILITATION GLOBAL

REDUCCIÓ MOBILITAT (COTXE- MOTO) RÉDUCTION DE LA MOBILITÉ **INCREMENT VERD URBÀ** ACCROISSEMENT DE LA VÉGÉTATION URBAINE INCREMENT SUPERFÍCIE CAMINABLE ACCROISSEMENT DE LA SURFACE "MARCHABLE" REDUCCIÓ CONTAMINACIÓ PER PARTÍCULES RÉDUCTION DE LA POLLUTION PAR LES PARTICULES 38%

SUPERILLESSUPER-ÎLOTS



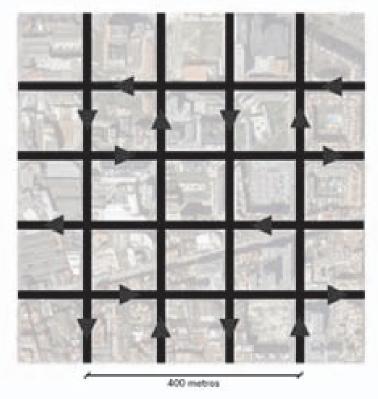
MODEL DE MOBILITAT BASAT EN SUPERMANÇANES



Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

Hiérarchie des rues dans le modèle du super-îlot

SITUACIÓN ACTUAL



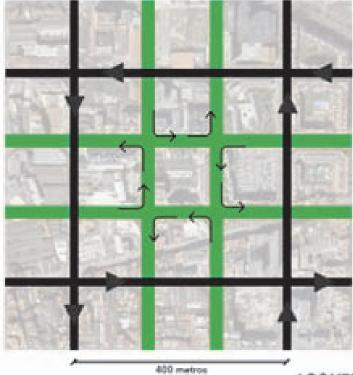
Red básica: 50 km/h







SUPERMANZANA



Red local: 10 km/h



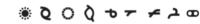




LOS VEHÍCULOS **DE PASO NO LA ATRAVIESAN**

LES VÉHICULES DE PASSAGE NE LA TRAVERSENT PAS





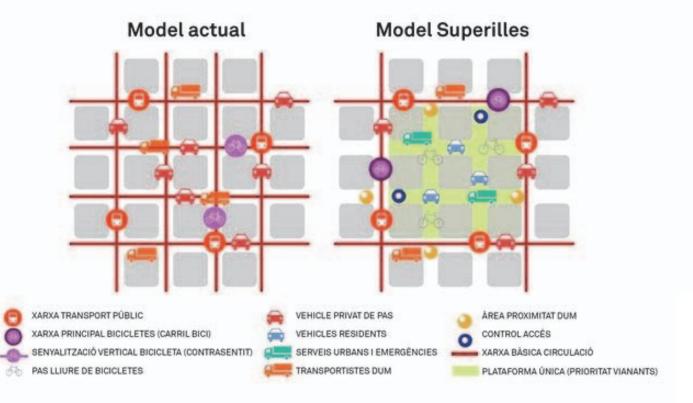








MODEL DE SUPERILLES



Un super-îlot (superille ou supermanzana) est constitué de neuf blocs bâtis dont les côtés font 400 mètres.

- À l'intérieur des super-ilôts, les cyclistes et les piétons ont la priorité.
- Seuls les véhicules motorisés des résidents, des services municipaux et d'urgence peuvent y circuler.
- Les livraisons sont permises la nuit et en dehors des heures où les enfants vont à l'école ou en reviennent.
- Les résidents peuvent conduire leur voiture à une vitesse de 10km/h.
- La grande circulation est détournée à l'extérieur.





Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque hoy el 85% del viario de Barcelona está ocupado por usos relacionados con la movilidad de paso.

Parce qu'aujourd'hui 85 % de la route de Barcelone est occupée par des utilisations liées à la mobilité de passage.



Espacio público en la situación actual (en rojo) relacionado con el tráfico de paso Espace public actuel dédié au trafic de passage.

Porque liberan el 70% del espacio ocupado hoy por la movilidad, reduciendo, tan solo, un 13% el número de vehículos circulando.

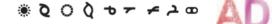
Parce qu'ils libèrent 70 % de l'espace occupé aujourd'hui par la mobilité, ne réduisant que de 13 % le nombre de véhicules qui circulent.



Espacio público dedicado a la movilidad de paso (en Rojo) en el escenario de supermanzanas

Espace public actuel dédié au trafic de passage dans le cas des super-îlots.



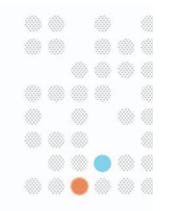


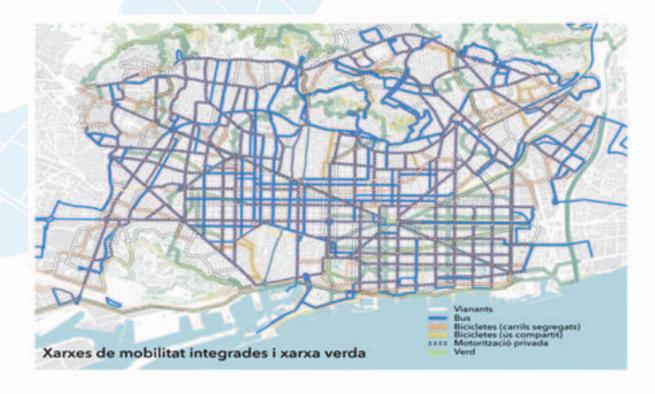


Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque integra todas las redes de transporte y la red verde.

Parce qu'ils intègrent tous les réseaux de transport actif, public et le réseau vert.





Porque reduce los accidentes de tráfico más de un 50%. Hoy, el número de accidentes en el la Derecha del Ensanche supera los 30 accidentes graves por km y año.

Parce qu'ils réduisent les accidents de la circulation de plus de 50 %. Aujourd'hui, le nombre d'accidents dans la Derecha del Ensanche dépasse les 30 accidents graves par km et par an.





Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque mejora la habitabilidad y la calidad urbana del espacio público.

Parce qu'ils améliorent l'habitabilité et la qualité urbaine de l'espace public.



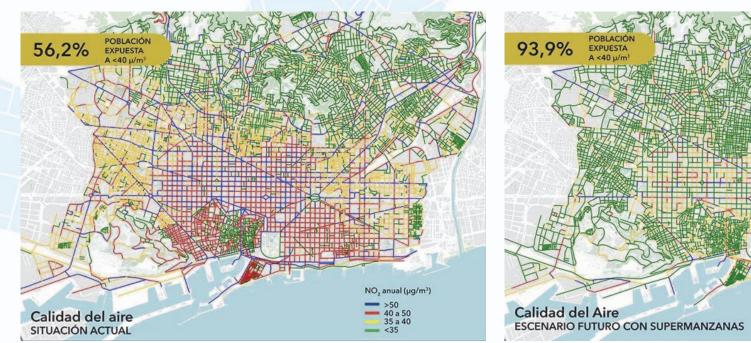


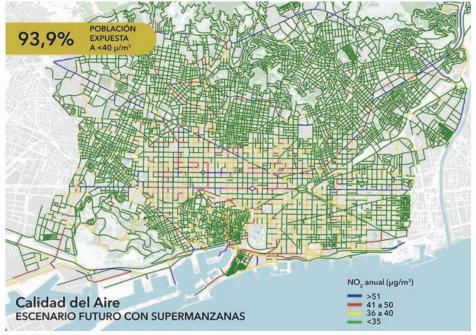


Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque permite reducir la contaminación atmosférica por debajo de los límites que marcan las directivas europeas.

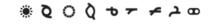
Parce qu'ils permettent de réduire la pollution de l'air au-dessous des limites fixées par les directives européennes.





Hoy, la contaminación atmosférica en el AMB causa 3.500 muertes prematuras; 1.800 hospitalizaciones per causas cardiovasculares; 5.100 casos de síntomas de bronquitis crónica en adultos; 31.100 casos de bronquitis infantiles; 54.000 ataques de asma entre niños y adultos; el 20% de los cánceres de pulmón se atribuyen a la contaminación atmosférica...

Aujourd'hui, la pollution de l'air dans la AMB provoque 3 500 décès prématurés ; 1 800 hospitalisations pour raison cardiovasculaire ; 5 100 cas de symptômes chroniques de bronchite chez les adultes ; 31 100 cas de bronchite infantile ; 54 000 crises d'asthme, enfants et adultes ; 20 % des cancers du poumon sont attribués à la pollution de l'air, ...





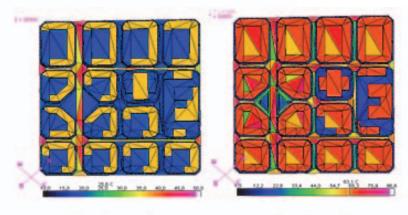
Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque reducen la temperatura de la isla de calor y con ello el impacto sobre la salud de las personas vulnerables: niños, ancianos y enfermos. Porque supone, además, una medida de adaptación a la vez que de mitigación del cambio climático.

Parce qu'ils réduisent la température des îlots de chaleur et donc leur impact sur la santé des personnes vulnérables : les enfants, les personnes âgées et les malades. Parce qu'elles représentent de fait une mesure d'adaptation et d'atténuation des changements climatiques.

Porque constituyen la base de las smart grid energéticas i de la implantación de las TIC.

Parce qu'ils forment la base des réseaux énergétiques intelligents et l'installation des TIC.

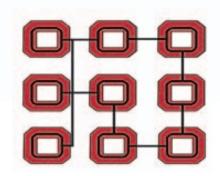


Eixample superilles

Eixample actual

Simulación térmica de las superficies físicas en un escenario con supermanzanas y en la situación actual

Simulation thermique des surfaces physiques dans un scénario avec des super-îlots et dans la situation actuelle,



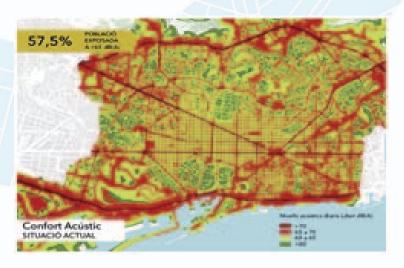




Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque reduce el ruido por debajo de los niveles admisibles (65 dBA) en el 73,5% del espacio público.

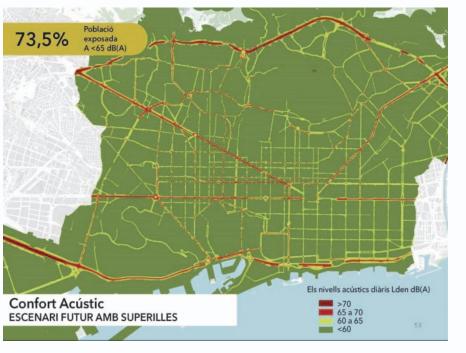
Parce qu'ils réduisent le bruit au-dessous des niveaux autorisés (65 dBA) dans 73,5 % de l'espace public.



Porcentaje de población expuesta a niveles aceptables de ruido en la situación actual y en el escenario de supermanzanas

Pourcentage de la population exposée à des niveaux de bruit acceptables dans la situation actuelle et dans le scénario avec super-îlots.





Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque permite sustituir coches por verde, multiplicando la superficie permeable y la biodiversidad.

Parce qu'ils permettent de remplacer les voitures par du vert, en multipliant la surface perméable et la biodiversité.

eixample 2017

eixample + superilles 2017





Espai verd

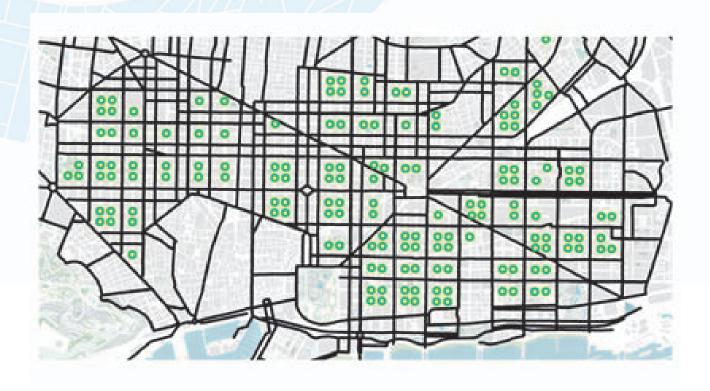
Superficie de espacio verde en el ámbito del Ensanche en la situación actual y en el escenario de supermanzanas

Surface d'espace vert dans l'environnement de l'Ensanche dans la situation actuelle et dans le scénario des super-îlots.

Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque en el tejido Ensanche se crean 150 nuevas plazas de 2000 m². En una supermanzana tipo se crean 4 nuevas plazas de un tamaño mayor que la plaza del Sol (1400 m²), la plaza del Diamant (1600 m²) o la Plaza del Nord (1800 m²)

Parce que dans le tissu Ensanche, 150 nouveaux carrés de 2 000 m² sont créés. Dans un super-îlot type se créent quatre nouveaux carrés d'une taille plus grande que la Plaza del Sol (1 400 m²), la Plaza del Diamant (1 600 m²) ou la Plaza del Nord (1 800 m²).

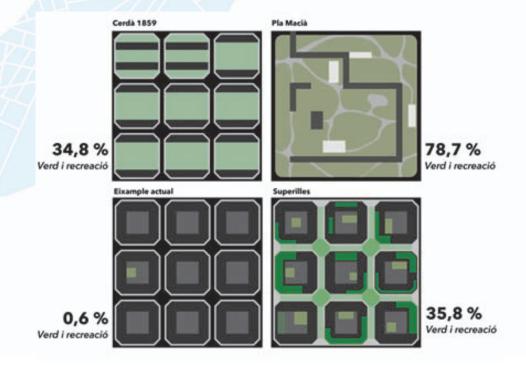




Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque permite restituir la superficie verde propuesta en el Plan Cerdà

Parce qu'ils permettent de restaurer l'espace vert proposé dans le plan Cerda.



Espacio verde incluido en un área de 400x400 m en el Plan Cerdà, el Plan Macià, la situación actual y en el escenario de supermanzanas

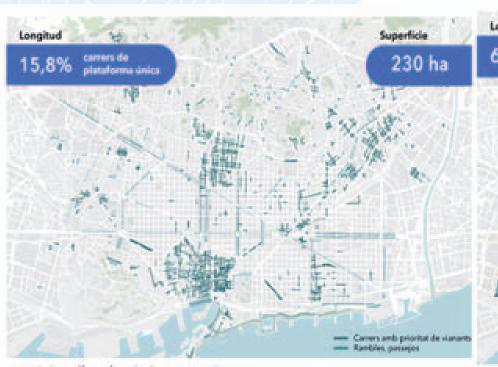
Espace vert inclus dans une zone de 400x400 m dans le plan Cerda, le plan Macia, la situation actuelle et dans le scénario des super-îlots.

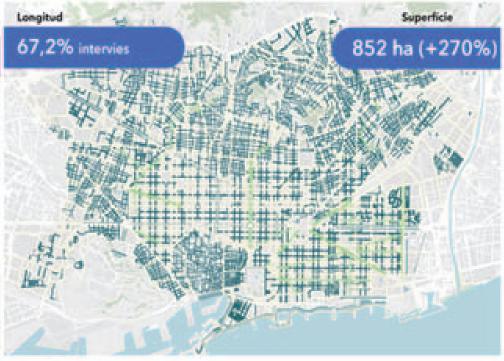


Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque se liberan más de 6 millones de metros cuadrados que convertirían a Barcelona en el proyecto de reciclaje más importante del mundo sin demoler un edificio

Parce que plus de six millions de mètres carrés sont libérés, qui feraient de Barcelone le plus important projet de recyclage dans le monde sans démolir un bâtiment.









Pourquoi faisons-nous émerger les super-îlots?

Porque permite desarrollar en el espacio publico, todos los usos y derechos ciudadanos, no sólo el derecho al desplazamiento

Parce qu'ils permettent de développer dans l'espace public, tous les usages et droits des citoyens, pas seulement le droit au déplacement.



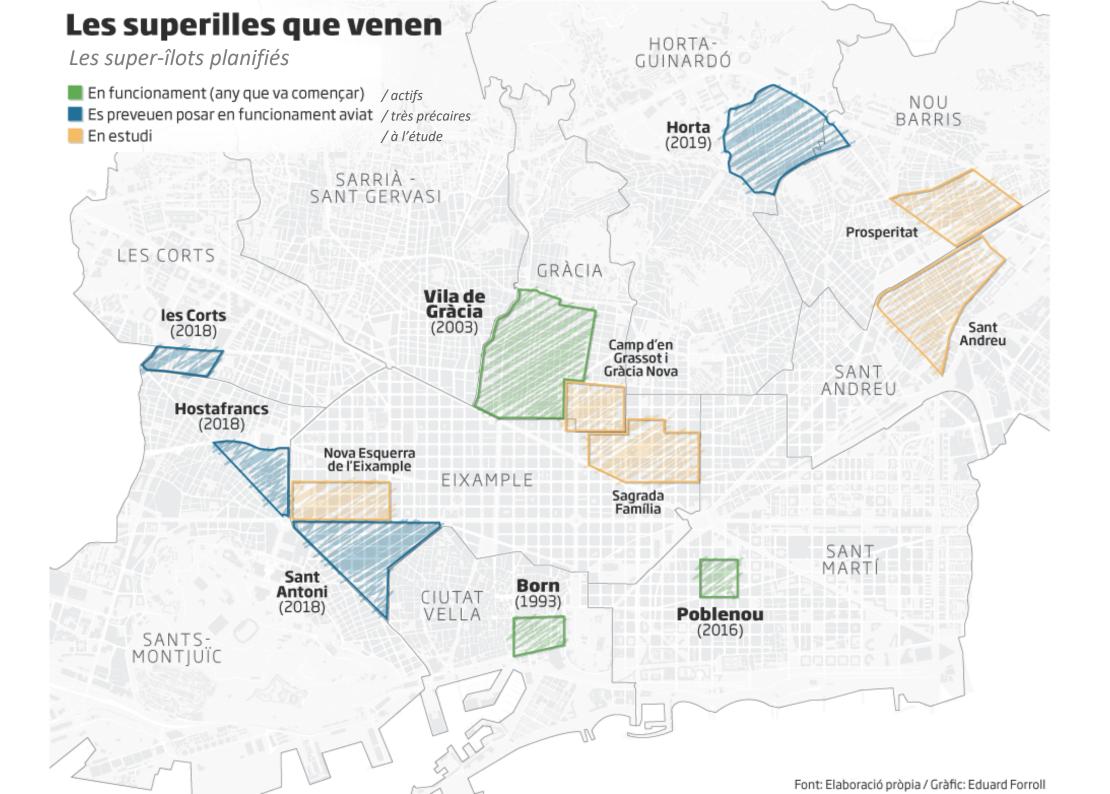








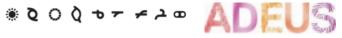






SUPERILLES (Super-îlots) "POBLENOU"





































SUPERILLES (Super-îlots) Quartier: SANT ANTONI





























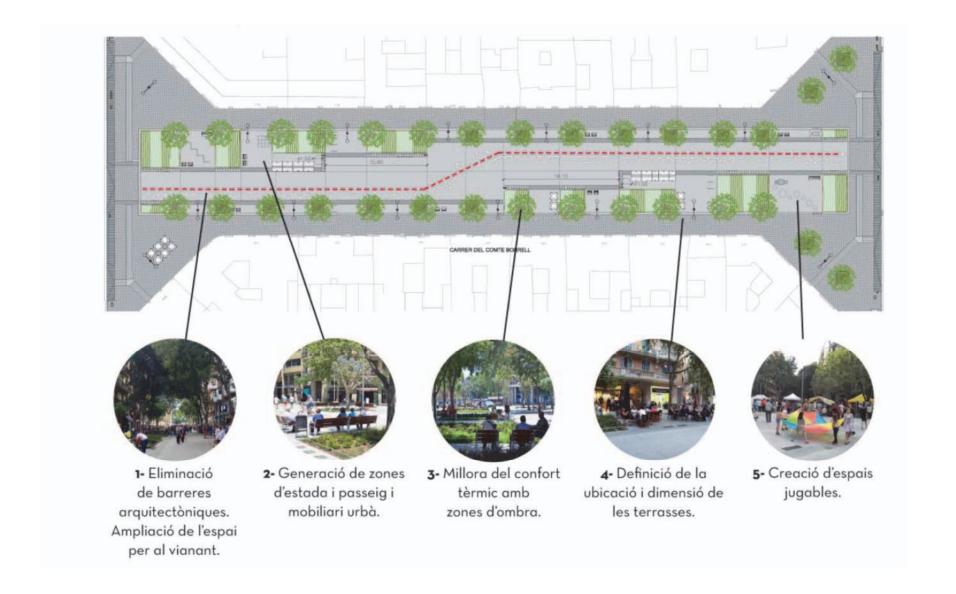








SUPERILLES (Super-îlots) **GIRONA** Quartier:











SUPERILLES (Super-îlots)

Quartier: LES CORTS































Trabaja para crear una nueva manera de organizar la ciudad y contribuir a la mejora de la calidad del aire.

Travailler pour créer une nouvelle façon d'organiser la ville et de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.





Da prioridad al peatón, seguido de la bicicleta y el transporte público, para conseguir que las calles puedan ser lugares de encuentro y recreo.

Donner la priorité au piéton, puis au vélo et aux transports publics, pour faire que les rues soient des lieux de rencontre et de loisirs.



Consigue ganar espacio público de calidad para desarrollar actividades diversas (actualmente el 60% del espacio público lo ocupa el vehículo privado, cuando el 58% de los desplazamientos se hacen a pie).

Gagner en espace public de qualité pour mener à bien diverses activités (actuellement 60 % de l'espace public est occupé par les véhicules privés, alors que 58 % des déplacements sont effectués à pied).





Diversifica la red vial en función de la conectividad de las calles: red básica (conexión en el ámbito de ciudad), red local (a escala de distrito o barrio) y red vecinal (de origen o destino final, para llegar a casa, a un comercio, al trabajo...).

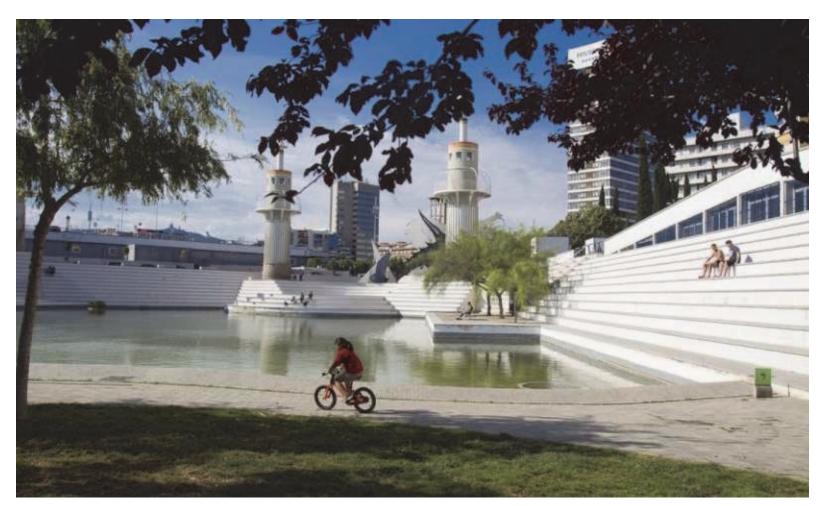
Diversifier le réseau viaire en fonction de la connectivité des rues : réseau de base (connexion dans le contexte de la ville), réseau local (à l'échelle du quartier) et réseau de voisinage (origine ou destination finale, pour rentrer à la maison, dans un commerce, au travail, ...).





Permite aumentar la presencia del verde y mejora las condiciones ambientales de la ciudad y la calidad de vida de las personas.

Augmenter la présence du vert et améliorer les conditions environnementales de la ville et la qualité de vie des gens.





Incluye la participación ciudadana como parte fundamental en la reflexión y la implantación. Intégrer la participation des citoyens comme élément fondamental de la réflexion et de la mise en œuvre.









Directrice de publication : Anne Pons, Directrice générale

Responsable conférence : Florence Bourquin

Équipe projet :

Florence Bourquin (cheffe de projet), Alexandra Chamroux, Nathalie Griebel, Jean Isenmann, Sophie Monnin, Camille Muller

Photos portrait A. Pons et J. Bohigas : Jean Isenmann et Anne-Laure Carré

Mise en page : Sophie Monnin selon présentation de Josep Bohigas

PTP 2019 – Projet nº 1.4.1.1 ADEUS – Juillet 2020

Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables su le site de l'ADEUS www.adeus.org