

Cher lecteur, chère lectrice,

Les quartiers sont les endroits où vivent les gens et où, idéalement, il faudrait un environnement agréable dans la rue, offrant de nombreux services, magasins, et cafés, dépourvus de criminalité et d'altercations publiques, faciles d'accès et où le parking est aisé. A l'échelle du quartier, on trouvera également des initiatives locales et des associations engagées dans l'amélioration de certains aspects du voisinage, notamment une rue plus calme, une architecture plus esthétique, moins de parkings, plus de parkings, plus d'espaces verts etc., mais il s'agit également d'une tâche difficile, car il y a une grande diversité d'origines culturelles, d'évolutions démographiques, de potentiel économique et de conditions sociales.

Les **villes n'étant plus planifiées par les seuls planificateurs, mais aussi par les gens eux-mêmes**, le présent EPOMM e-update se propose de pointer le projecteur sur les innovations en matière de transports à l'échelle du quartier - qui se font souvent au niveau du district urbain d'un point de vue organisationnel.

Le bien-être comme objectif politique légitime et nécessaire.



Image: © Bergschaf

On parle beaucoup de villes saines, actives et conviviales, mais comment les réaliser ? Une ville qui abrite des endroits agréables pour jouer, qui fonctionne comme une grande école de sports, où il fait bon grandir et vieillir, où on peut se déplacer à vélo de manière tout à fait naturelle. The **Active City**, un document commandé par la ville d'Amsterdam, nous montre à quoi ressemblerait une telle ville. Le document donne des exemples inspirants et des outils de conception, et il inclut également des articles de divers experts.

Dans son livre 'The Happy City', Montgomery nous démontre que **le voisinage heureux, le voisinage vert et le voisinage basse émission peuvent être un seul et même endroit.**

Tant le document que le livre démontrent bien que les décideurs politiques du monde entier ont pris conscience du fait que le bien-être est un objectif politique légitime et nécessaire.

La mobilité active participe à la transformation des districts urbains.



Source: City of Cologne

Altstadt-Süd est un quartier très densément peuplé de Cologne, en Allemagne, où les déplacements à pied et à vélo bénéficient de plusieurs mesures.

Ces mesures incluent la transformation de bandes de circulation pour voitures en bandes de circulation pour vélos ; la suppression de barrières pour les piétons ; la mise à disposition de parkings pour vélos et le développement d'une stratégie pédestre par la consultation de résidents locaux.

De nouvelles stations de mobilité sont censées combiner les offres de mobilité comme le partage de véhicules, de vélos et de vélos de transport. Une ASBL locale a également initié des projets de voisinage, **dans le but d'améliorer l'espace public.** Il est également prévu d'expérimenter un réaménagement des parkings et des places de stationnement. Ce sont les résidents, les restaurants et d'autres acteurs qui concevront ces espaces. A la fin du projet, les nouveaux espaces créés seront présentés lors d'une célébration festive.

Le projet pilote Altstadt-Süd s'inscrit dans le champ de l'étude **Active Mobility in Urban Quarters** du programme fédéral **Experimental Housing and Urban Development.**

Recherches sur la mobilité en temps réel au Laboratoire aspern.mobil

Les Viennois sont fiers de la bonne qualité de vie dans leur ville. L'innovation est essentielle



www.mobillab.wien

pour maintenir cette qualité dans une ville à croissance rapide. C'est précisément ce à quoi la Ville de Vienne s'est engagée avec sa **Smart City Wien Framework Strategy** (Stratégie-cadre de la Ville de Vienne pour une ville intelligente). Une chose est évidente : les solutions innovatrices ne concernent pas uniquement le progrès technologique. Une ville est uniquement 'intelligente' lorsque tout le monde en profite et si l'innovation est fermement axée sur les gens et leurs besoins. De nouvelles approches pour améliorer la vie communautaire dans l'environnement urbain et la rendre plus écologique sont en cours d'essai à **Aspern Seestadt**, la nouvelle ville dans la ville en construction qui devrait être achevée en 2028.

Les résidents de Seestadt s'engagent dans de nouvelles voies, tant au sens littéral que figuré. La mission à **aspern.mobil LAB** est de concevoir des solutions écologiques pour la mobilité urbaine basées sur la recherche, l'analyse et l'essai grandeur nature. Et ce ne sont pas uniquement les chercheurs qui sont impliqués : **une partie significative du projet est constituée par la collaboration avec des résidents et commerces locaux**. Ce sont eux les experts sur place, qui fournissent au LAB les données sur les moments, les manières et les modes liés à leur volonté de déplacement dans la ville.

Des contrats de quartiers durables à Bruxelles



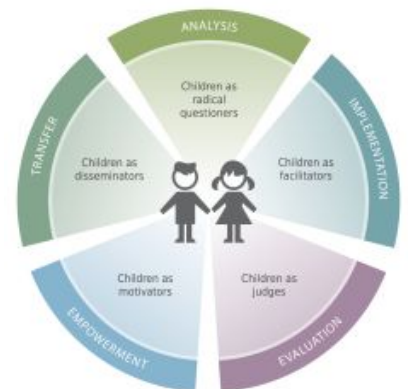
Jonction (2014-2018)

La Région bruxelloise estime qu'il est important de travailler à la fois sur les nouveaux et les anciens quartiers. C'est pourquoi la région a instauré les **Contrats de quartiers** reprenant des actions limitées dans le temps et dans l'espace. Ces contrats sont conclus entre la Région, la municipalité et les résidents d'un quartier à Bruxelles. Ils comprennent un programme avec un budget spécifique. Ils englobent un chapitre logement, espace public, infrastructure et initiatives sociales.

Un exemple est le quartier de la Jonction, le seizième contrat de quartier de la Ville de Bruxelles. Ce **contrat de quartier durable** couvre le **Quartier de la Jonction** pour la période 2014-2018 et développe un projet pilote qui vise à rendre les environs immédiats de l'axe Nord-Midi plus conviviaux. En plus de ce projet pilote, une nouvelle infrastructure sportive, deux espaces d'accueil pour la petite enfance et différents bâtiments destinés au logement seront construits.

Pendant quatre ans, différents projets socio-économiques renforceront l'identité du quartier, la cohésion sociale, la qualité de vie et la prospérité des résidents.

Les enfants comme co-créateurs pour des quartiers durables



© CIVITAS Metamorphosis - www.metamorphosis-project.eu

Le développement de la ville serait-il durable sans les enfants ? Le **projet européen CIVITAS Metamorphosis** part du postulat que lorsqu'un quartier abrite beaucoup d'enfants dans son espace public, il s'agit d'un indicateur majeur d'un quartier orienté habitants et durable. **L'implication active des enfants en tant que co-créateurs de l'espace urbain est une innovation majeure et un aspect crucial** du projet.

En effet, les Vision Building Workshops (ateliers d'élaboration de vision) dans les sept villes partenaires ont donné la parole aux enfants, qui ont pu faire part de leurs expériences et de leurs idées, dans un processus de co-création de solutions innovatrices. L'un des résultats sans équivoque concernait les véhicules, qui n'ont aucune place dans les souhaits des enfants quant à l'environnement urbain. Les adultes et les enfants préfèrent que leur environnement soit plus sûr, plus vert, plus agréable, où l'on encouragerait les déplacements à pied et à vélo, sans plus donner la priorité aux déplacements en voiture ou aux parkings, voire les deux. La participation des enfants a permis de mettre en lumière de nouvelles idées de durabilité - qu'il s'agit maintenant de mettre en pratique, temporairement pour quelques jours dans un premier temps, et à titre permanent dans un deuxième temps.

De nombreux autres exemples 'louables' sur la transformation du voisinage se trouvent sur le site internet Metamorphosis.

Faire de la mobilité un match sportif



L'amélioration de la mobilité urbaine à l'échelle du quartier est un défi de taille, au vu des caractéristiques de la zone en question (taille, situation géographique, liaison avec le reste de la ville), de son accessibilité (routes, zones de trafic restreint, piétonniers), des systèmes de mobilité disponibles et des infrastructures (lignes de bus, stations de partage de vélos, parkings).

Une approche mixte est donc nécessaire pour faire face à ce problème. D'une part, il est **nécessaire d'agir sur les motivations personnelles des individus**, en trouvant des leviers et des incitants qui peuvent encourager des comportements plus favorables à la mobilité active. D'autre part, il est également crucial **de donner les moyens aux**

administrateurs pour concevoir des politiques de mobilité axées sur les gens, et non pas orientées sur la voiture.

C'est exactement ce que vise à faire le projet **CIVITAS MUV - Mobility Urban Values**. Via un jeu qui fait de la mobilité durable un sport, on peut encourager le changement comportemental dans les communautés locales. Par la même occasion, des données de mobilité (évidemment anonymes comme il se doit) peuvent être collectées et rendues disponibles pour les administrations locales via une interface internet en vue de mettre en œuvre des plans stratégiques de mobilité.

Des solutions 'Mobilité Urban Values' sont ouvertes, co-crées et testées à **Amsterdam, Barcelone, Fundão, Gand, Helsinki et Palermo**.

C'est dans le quartier que la vie quotidienne trouve son expression.



© Maya Tapiero - sunrise.baka@gmail.com

Dans le cadre de **CIVITAS SUNRISE**, six **quartiers** coopèrent pour qu'il y ait des changements! Les initiatives citoyennes sont de plus en plus communes dans beaucoup de villes européennes, car les gens ressentent le besoin de bâtir leur ville, de s'associer à la société civile et d'échanger de bonnes pratiques. Elles peuvent concerner une myriade d'aspects de la vie urbaine, allant d'un jardin partagé à une initiative pour réduire l'utilisation de la voiture en passant par un projet d'habitat partagé.

L'approche innovatrice de CIVITAS SUNRISE réside dans **l'association concrète des citoyens à toutes les phases du projet afin d'identifier et de co-crée des mesures de transport qui rendent la mobilité d'un quartier plus durable**. Un exemple ? Grâce à un processus fort participatif associant tous les acteurs de deux écoles primaires, l'initiative bus-marche dans le quartier **Baka** (Jérusalem) a permis de faire en sorte que 40 pourcents des parents emmènent leurs enfants à l'école à pied contre seulement 7 % avant que le programme d'éducation ne commence, ce qui a contribué à réduire les embouteillages et la pollution atmosphérique.

Par une sorte de 'monopoly' (ex. épinglez votre idée sur la carte) et par des ateliers 'sur place', **Neo Rysio** (Thessalonique) parvient à impliquer les groupes 'difficiles à atteindre', y compris les personnes âgées, pour faire face à des défis de mobilité suburbains et rendre le quartier plus attrayant et plus vivable. SUNRISE a entamé la construction de capacités avec un groupe de villes en évolution. Il reste cinq places pour les villes intéressées !

Conclusion



© Karin Gellner

Il existe beaucoup de manières innovatrices d'associer les gens aux efforts pour rendre leurs quartiers plus durables et plus attrayants. Les quartiers impliquent leurs habitants de manière significative - en répondant à l'un de leurs plus grands questionnements : 'Qu'est-ce que cela m'apportera ?'

Ou, comme **Jane Jacobs** le dit dans son livre 'The Death and Life of Great American Cities':
« Les villes ont la capacité d'offrir quelque chose à chacun, uniquement parce que, et uniquement si elles sont créés par tous. »

Evènements

- **European Mobility Week 2018**
16-22 September 2018 | Europe-wide
mobilityweek.eu
- **ITS World Congress**
17-21 September 2018 | Copenhagen, Denmark
itsworldcongress.com
- **CIVITAS Forum Conference 2018**
19-21 September 2018 | Umeå, Sweden
civitas.eu/forum2018
- **European Cycling Summit 2018**
24-26 September 2018 | Salzburg, Austria
cyclingsummit.zgis.at

Pour un agenda plus complet, voir le [calendrier EPOMM](#).



BUNDESMINISTERIUM
FÜR NACHHALTIGKEIT
UND TOURISMUS



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



ECOMM 2018



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive