

**Cher lecteur,**

Les gens attirent d'autres gens ! Une ville où il fait bon vivre se caractérise par la qualité, la sécurité et l'attractivité de son espace public. Et cet espace peut être considéré comme le "salon" de la ville et donc, comme l'un des points de rencontre et de communication les plus importants pour les citoyens d'origines sociales, culturelles et ethniques différentes.

Par conséquent, cette nouvelle e-lettre d'EPOMM se concentre sur les initiatives, les projets et les stratégies incluant une bonne planification, une conception soignée et une participation active des citoyens pour maintenir et développer un espace public urbain de qualité.

Auteur : Fred Dotter, Mobiel 21 au nom d'EPOMM

**Espace** / [ɛspas] / zone ou étendue continue qui est libre, disponible ou inoccupée.

**Urbain** / [yʁbɛ̃] / Dans, en rapport avec ou caractéristique d'une ville.



Source: Freepik

Cities offer opportunities, connect people and often make everyday life more convenient. However, in order to fully exploit the great potential of our urban areas, it is important to actively design them for the benefit of citizens.

Les villes offrent des opportunités, mettent les gens en contact et rendent souvent plus pratique la vie au quotidien. Toutefois, pour exploiter tout le potentiel de nos zones urbaines, il est important de les concevoir pleinement au service des citoyens.

*"Aucune logique ne peut se superposer à la ville ; ce sont les gens qui la font et vis-à-vis d'eux, et non des bâtiments, que nous devons adapter nos ambitions. Cela ne signifie pas qu'il faille accepter le présent ; le centre-ville a besoin d'être rénové, il est sale, il est encombré. Mais il y a aussi des choses qui sont justes, et d'un simple regard, nous pouvons voir ce qu'elles sont. Nous pouvons voir ce que les gens aiment",* disait déjà Jane Jacobs en 1958.

Pour beaucoup d'entre nous, la pandémie de COVID-19 nous a permis de mieux apprécier nos foyers. La façon dont nous vivions auparavant dans nos espaces publics semble désormais totalement impossible. La surpopulation, le manque d'espace et la propagation des maladies interpellent les architectes et urbanistes du monde entier lorsqu'ils réinterrogent leur approche. **Une ville doit donc être planifiée en fonction de la vie quotidienne qui s'y déroule.**

Ces temps difficiles sont l'occasion pour les villes de repenser l'occupation de leurs espaces publics. L'été est arrivé, et la circulation automobile a diminué. Les larges avenues de la ville sont l'endroit idéal pour rassembler un grand nombre de personnes tout en maintenant une distance sociale sûre. Et les environnements extérieurs sont l'endroit le plus sûr pour assurer des interactions humaines profitables. **Il y a donc une opportunité unique de transformer l'espace urbain en notre deuxième salon.**

**En Autriche, des centre-villes historiques aux zones nouvellement urbanisées**

Il existe différentes solutions pour améliorer la qualité du temps passé dans les lieux publics. **La réduction de la circulation est l'un des moyens les plus efficaces.** Les municipalités peuvent mettre en place des zones piétonnes ou des espaces partagés, réduire la vitesse ou l'accès des véhicules motorisés.



© komobile Gmunden

La ville de **Gmunden** (Haute-Autriche), à la suite d'un **plan global de déplacements**, offre à ses habitants et aux touristes un espace public attrayant au cœur du centre historique de la ville : en saison, la place est interdite aux voitures (sauf aux taxis), ce qui crée une atmosphère animée avec des cafés, des magasins et un marché hebdomadaire des agriculteurs. En été, on y trouve des bancs, des balançoires et des tables - en partie à l'ombre des arbres - qui sont très appréciés des enfants, des personnes en pause déjeuner, des personnes âgées et des touristes. En ce qui concerne les transports publics, Gmunden est desservie par le plus court et le plus ancien **tramway**, l'une des lignes de tramway à **adhérence roue-rail** les plus raides au monde.

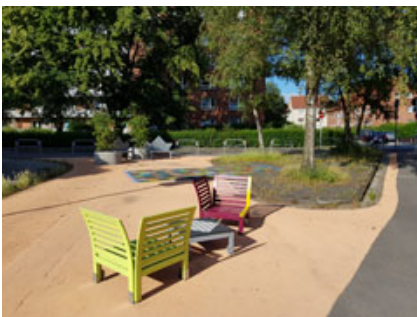


© Mobilitätsagentur Wien

Dans **beaucoup de capitales européennes**, des **pistes cyclables temporaires** sont en cours d'aménagement pour répondre à une demande accrue d'infrastructures cyclables sûres, suite à la méfiance envers les transports publics induite par la Covid. À Vienne, quatre **pistes cyclables temporaires** ont été installées à partir de la mi-juin 2020 sur des voies précédemment réservées aux voitures. En outre, plus de dix **zones de rencontre temporaires** ont été ouvertes. Pour améliorer encore davantage la qualité de la vie en extérieur, notamment en été, 22 '**rues de fraîcheur**' offrent un **air rafraîchi** grâce à des espaces verts, des dispositifs d'ombrage, des balançoires, un débit d'eau continu à travers des fontaines et des douches à jet et, de façon plus permanente, par un revêtement en asphalte clair.

Développer des espaces publics de haute qualité est également un nouvel axe de développement, sur le modèle de **Seestadt Aspern** à Vienne, l'un des plus grands projets de développement urbain en Europe. L'un de ses principaux objectifs est de proposer un cadre de vie axé autour d'une sensation de bien-être élevé, obtenu en appliquant divers **principes et stratégies**. En conséquence, les espaces collectifs représentent 50 % de la superficie totale du site, prévoyant des jardins urbains, des clubs de quartier et d'autres initiatives de voisinage.

## Les mobilités actives réenchangent le domaine public en Allemagne



© Melanie Schade

Le programme fédéral de recherche **Experimental Housing and Urban Development** (ExWoSt), porté par le **Office Federal du bâtiment et de la planification régionale (BBSR)**, soutient une planification innovante et des mesures sur des thématiques municipales ou relatives au logement. Dans le cadre du projet **Active Mobility in urban quarters**, des équipes-projet situées dans quatre villes (Aix-la-Chapelle, Kiel, Cologne et Leipzig) élaborent des actions sur les mobilités et impulsent des changements au sein du domaine public pour soutenir les modes actifs tels que la marche et le vélo.

Les premiers résultats montrent que **les quartiers changent**. À Cologne, par exemple, la transformation d'une rue en piste cyclable et l'introduction d'une voie multifonctionnelle ont permis de remplacer 50 places de stationnement pour voitures par 120 places de stationnement pour vélos, des bancs et du mobilier urbain. Dans la ville de Kiel, l'une des mesures a consisté à créer un "salon urbain" sur un terre-plein. D'autres mesures d'amélioration du domaine public consistent à réserver des voies pour le vélo et la marche, à créer des espaces réservés aux mobilités partagées, à ralentir la circulation et à introduire des dispositifs d'aides à la traversée des voies.

## Le quartier est le lieu de déploiement de la vie quotidienne



© Bergschaf

Les quartiers sont les zones où les gens vivent, où l'on souhaiterait idéalement disposer de perspectives agréables dans la rue, avec de nombreux services, des magasins, des cafés, zéro criminalité et aucun tracas. Au niveau du quartier, l'on trouve aussi bien souvent des initiatives et des groupes locaux engagés pour l'amélioration de certains aspects du voisinage.

Les projets **CIVITAS' Metamorphosis**, **MUV**, **Sunrise** and **Cities-4-People**, autour de la planification de la mobilité dans les quartiers durables, constituent une **excellente source d'inspiration sur la manière de transformer les quartiers en espaces urbains plus agréables à vivre**. En effet, les villes ne sont plus seulement planifiées par les urbanistes, mais aussi par les habitants (voir aussi l'e-lettre EPOMM : **Innovations en matière de transport de proximité**).

## Une oasis de tranquillité dans l'agitation urbaine quotidienne



© Fred Dotter

En été, mais aussi en automne, les "Schanigärten" sont de saison. Avec leur **élégance toute particulière, elles constituent un élément important des villes autrichiennes depuis le 18<sup>e</sup> siècle.**

Au-delà des diverses tentatives pour découvrir l'histoire des origines des Schanigärten, il en existe également une définition objective : "Ensemble de tables et de chaises sur un terrain public (par exemple, un trottoir ou une zone piétonne) devant un établissement de restauration pour la consommation de nourriture et de boissons à l'extérieur, qui doit être approuvé par les autorités et est soumis à une redevance, et qui est parfois agrémenté de verdure et décoré de fleurs".

Pour le citoyen, les Schanigärten présentent une **occasion bienvenue de passer un peu de temps au grand air, sans oublier le bien-être physique.**

Jusqu'à présent, rien n'a changé dans la pratique selon laquelle les propriétaires de café ou de restaurant doivent demander un permis aux autorités. Après tout, il s'agit d'utiliser l'espace public à des fins privées dans un but économique. Une fois le permis accordé, il n'est demandé le paiement que d'un loyer modéré : La redevance annuelle va de 4,00 EUR/m<sup>2</sup> à 28,00 EUR/m<sup>2</sup> maximum dans les zones piétonnes et les zones à faible trafic.

Il existe également d'autres critères auxquels un Schanigärten doit répondre :

- L'emplacement et l'importance doivent être en accord avec l'environnement urbain
- Le montage et le démontage faciles doivent être prévus
- La publicité n'est autorisée que pour promouvoir le restaurant ou le café
- Les plantes et les fleurs sont appréciées
- La largeur de la chaussée restante doit être d'au moins 2 mètres
- Il doit être fermé à 23h00 pour éviter les nuisances sonores.

## Une ville à taille humaine, un endroit où vivre et s'attarder



© Cesar Rubio

Le concept des **journées PARK(ing) Days met en avant l'interaction humaine.** Et il favorise le débat sur la réinterprétation de l'espace public à l'échelle humaine. Cette idée trouve ses racines à San Francisco, où les habitants de la ville ont transformé ces espaces en un lieu de vie écolo, pour une journée, en plaçant des couvertures de pique-nique sur une pelouse déroulée et en permettant aux enfants de jouer dessus.

Les Park(ing) Days redéfinissent la vocation originelle d'une place publique : un lieu où l'interaction est centrale, où il y a de la place pour l'art, la créativité et la vie.

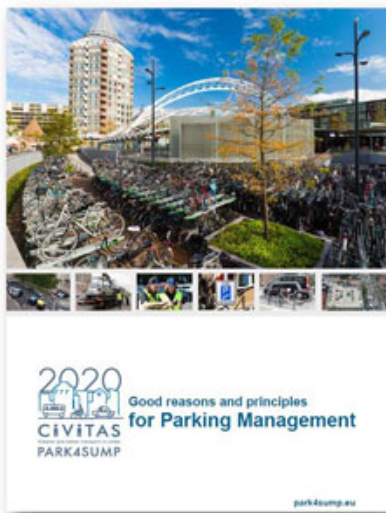
Des projets similaires sont désormais mis en œuvre partout dans le monde. Les villes européennes expérimentent également l'utilisation alternative des places de parking. Dans la ville flamande de **Gand**, cette idée a également été largement approuvée. Cette idée de repenser l'espace public a également été acceptée au niveau politique et plusieurs initiatives ont été lancées.

Cette "révolution copernicienne" ne se déroule pas toujours sans heurts, mais elle a ouvert le débat sur la fonction de l'espace public. Dans le même temps, le caractère évident de l'attribution unilatérale d'emplacements centraux pour les voitures et les places de parking est définitivement devenu l'objet de ce débat.

Ce dernier élément est étroitement lié au fait que ces parcs, et les idées qui y sont associées, ont prospéré au cours de la dernière décennie.

## Rendre l'espace urbain aux citoyens plutôt qu'aux voitures garées

Le projet Horizon 2020 **CIVITAS Park4SUMP** (voir également l'e-lettre EPOMM: **Parking Management and SUMP: CIVITAS Park4SUMP in the focus**) a récemment publié la brochure '**Good Reasons for Parking Space Management**'. Il présente 34 arguments en faveur de la gestion du stationnement, ainsi que les principes de base de la gestion des espaces dédiés aux parkings.



En rapport avec la présente e-lettre, l'argument 5 est particulièrement intéressant : **permettre le stationnement, c'est assurer l'immobilité**. Les auteurs affirment ainsi qu'en moyenne, les voitures privées sont garées 80 % du temps au domicile de leur propriétaire, 16 % ailleurs et qu'elles ne sont finalement en mouvement qu'environ 4 % du temps - et bien sûr, le stationnement est assuré à presque toutes les destinations. Ainsi, **le stationnement favorise une utilisation remarquablement inefficace des ressources**. La réduction de l'offre de stationnement incite les gens à utiliser la mobilité partagée (transports publics, covoiturage), où les véhicules sont proportionnellement utilisés beaucoup plus, ou à se déplacer à pied ou à vélo, qui tous présentent une utilisation beaucoup plus efficace de l'espace urbain.

## La ré-interprétation de l'espace public



© iefspincemaille.com

D.I.N.G. est une tentative d'exploration d'une **nouvelle méthode de démocratie et de citoyenneté active** qui met l'accent sur l'imagination et la transformation de l'espace public à l'échelle humaine. Tout cela en insistant sur une mobilité urbaine plus efficace et plus respectueuse de l'environnement, selon un principe "bottom up". L'abréviation D.I.N.G. a deux significations. D'une part, "**Direct intervention with no goal**" ("**Intervention directe sans but**"), et d'autre part, "**Direct Intervention with Natural Good**" ("**Intervention directe avec le bien-être au naturel**"). Au centre de cette expérience se trouve une œuvre d'art appelée **Rope**. Son inventeur, l'artiste belge **Ief Spincemaille**, qui détient également les droits d'auteur de cette œuvre d'art, la qualifie d'instrument de conception ouverte. Il s'agit d'une corde de 65 mètres de long, d'un diamètre de 30 cm et d'un poids de 196 kg.

**La corde est utilisée comme un outil de conception pour la réinterprétation de l'espace public.** Le message de la corde est clair et sans équivoque : "Faites quelque chose de moi !"

D.I.N.G. décrit quatre fonctions et forces implicites de la corde, qui forment le cadre à suivre :

1. **Agora** : La corde est un instrument à dispositions des citoyens qui veulent s'asseoir et jouer. Rope veut faire revivre cette interaction dans nos villes modernes (et "intelligentes").
2. **Democratie** : La corde est une personnalité qui ne porte pas de jugement et qui recueille différentes opinions. C'est un être vivant qui ressent, entend et voit. Parce qu'une corde est une corde, elle ne fait partie d'aucun parti, système de valeurs ou pensée.
3. **Imagination** : là où la corde apparaît, elle provoque une perturbation poétique de l'espace public et laisse place à l'imagination dans ces lieux.
4. **Instrument** : La corde est un outil permettant de créer quelque chose de nouveau. C'est un "outil prototype rapide" pour tester des idées. Des connexions sont établies, ou des chemins temporaires sont tracés. Les différentes possibilités, formes et fonctions de la corde ne sont limitées que par l'imagination.

## Conclusion

Les approches holistiques de la planification urbaine nous permettent de promouvoir des mobilités durables, de faciliter les interactions et d'améliorer la qualité de vie dans les zones urbaines. Une approche holistique est également importante pour les résidents et les visiteurs, car des espaces urbains attrayants, qui ont été conçus avec le plus grand soin et dans une perspective humaine, **améliorent le bien-être des personnes** et facilitent la sélection de modes de transport durables.

Les centres urbains animés sont des espaces très importants et **nécessitent dès lors une attention particulière** pour permettre aux habitants d'y prendre plus facilement des décisions écologiques.

La planification urbaine à une échelle globale exige également la **participation des citoyens et l'implication d'autres disciplines et parties prenantes**. Des méthodes éprouvées peuvent aider les planificateurs à atteindre les objectifs de développement urbain durable. Par exemple, le "placemaking" est une approche de planification urbaine qui vise à

renforcer les liens entre les personnes et les lieux, en mettant l'accent sur la participation de la population et la responsabilité des groupes d'intérêt dans le processus et dans les résultats.

Enfin, et ce n'est pas le moindre des intérêts, une des clés du succès est le **développement continu des connaissances et de la capacité des urbanistes à utiliser de nouvelles méthodes** et à donner la priorité à une large participation des citoyens et des disciplines dans leur travail de planification quotidien.

## Prochains événements (en ligne):

- **Autonomy Paris 2020 - The International Exhibition For Sustainable Mobility Solutions**  
4.- 5. November 2020  
<https://www.autonomy.paris/en/>
- **IT-Trans – International Cond Exhibition 2020**  
1.- 3. December 2020  
<https://www.it-trans.org/en/>
- **POLIS Annual Conference**  
30th November – 3rd December 2020  
<https://www.polisnetwork.eu/2020-annual-polis-conference/>



ECOMM 2020



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive