



Super-bloc Barcelone

MOBILITÉ DURABLE ET
QUALITÉ DE VIE DANS LA VILLE

✈ Résumé

Selon les données officielles, les niveaux de pollution atmosphérique causés par le trafic dans la ville de Barcelone entraînent la mort d'environ 1 000 personnes par an et sont directement responsables de 33% des nouveaux cas d'asthme infantile et de 11% des cancers du poumon. Outre la pollution qu'ils provoquent (atmosphérique et sonore), les véhicules privés occupent une part disproportionnée de l'espace public : alors qu'ils ne représentent que 25% du nombre total de trajets effectués en ville, ils disposent de près de 60% de l'espace urbain disponible pour la circulation et le stationnement. Il en résulte des embouteillages et un risque d'accidents plus élevé, qui à leur tour découragent la mobilité à pied ou à vélo et l'utilisation socialisante de l'espace public, contribuant ainsi à perpétuer des modes de vie sédentaires et à appauvrir la vie sociale en plein air.

Au vu de ces éléments, la

nécessité d'intervenir pour proposer un modèle urbain harmonisant le besoin de protéger la vie et la santé des personnes est mise en évidence, assurant ainsi une mobilité durable dans la ville.

Le programme **Super-bloc Barcelone** s'articule comme un plan global qui vise à promouvoir une utilisation équitable, saine, sûre et durable de l'espace urbain. Pour ce faire, une hiérarchie des routes est établie en fonction de leur connectivité, de leur fonctionnalité et de leur taille : routes de base, routes locales et routes de quartier. Le trafic motorisé et essentiel (privilegiant les transports en commun, le transport de marchandises et les vélos rapides) circule principalement sur les routes de base et, dans une moindre mesure, sur les routes locales. Dans les rues de quartier, le trafic motorisé et le stationnement des voitures en surface sont réduits au minimum, et les piétons et les vélos lents

sont privilégiés au maximum.

Grâce à cette nouvelle organisation de la mobilité, l'espace est libéré pour d'autres usages citoyens tels que la promenade, le repos, le jeu et les activités communautaires et, en outre, les espaces verts sont étendus. Ce modèle intègre de manière proactive les citoyens dans toutes les phases de mise en œuvre et contribue à générer des changements d'habitudes en faveur de la durabilité et de la santé.

Ville:
Barcelone
Pays:
Espagne
Habitants:
1.609.000

Thèmes:
Environnement, Développement urbain, Participation citoyenne, Santé

En
1990
Barcelone a
organisé le 1er
Congrès international
des Villes Éducatrices
qui a donné naissance
à la Charte et à
l'Association



Contexte

Barcelone est une ville méditerranéenne qui compte 1 609 000 habitants. La ville et sa région métropolitaine possèdent des pôles industriels de référence (comme la chimie, l'alimentation ou l'automobile) et une activité économique importante dans le secteur du tourisme et des services.

Il s'agit d'une ville compacte, avec une forte densité résidentielle, un parc de logements vieillissant, un déficit d'espaces verts et une mobilité excessivement dépendante des véhicules à moteur. Tous ces facteurs ont un impact négatif sur les conditions environnementales et la santé de ses habitants.

Objectifs

- ▶ Améliorer la qualité de vie, la sécurité et la santé des citoyens à travers la gestion de la mobilité selon des critères de durabilité environnementale et sociale.
- ▶ Promouvoir une utilisation équitable de l'espace public afin d'encourager qu'il puisse être utilisé comme espace de rencontre, de socialisation, d'échange, de culture et de citoyenneté, et pas seulement pour le déplacement.
- ▶ Privilégier les déplacements durables (à pied, à vélo ou en transport public) par rapport à ceux réalisés en véhicule privé.
- ▶ Augmenter les espaces verts disponibles dans la ville.

Méthodologie

Le modèle des super-blocs a commencé à être mis en œuvre dans un quartier de Barcelone en 2006 à titre expérimental, bien qu'il y ait eu déjà des exemples précédents dans des zones de la vieille ville en 1993. Actuellement, il s'agit d'un projet de ville qui sera peu à peu étendu à différents quartiers.

Un super-bloc est un regroupement variable de tissu urbain avec des rues de quartier d'entre 300 et 500 mètres de chaque côté. La circulation principale et les transports en commun sont redirigés vers les rues extérieures du périmètre.



Dans l'aménagement intérieur des rues de quartier, des éléments dissuasifs sont introduits pour qu'elles ne puissent pas être traversées en ligne droite et la vitesse est limitée à 10 km/h, la circulation de transit étant limitée à celle nécessaire pour garantir l'accès aux voisins, aux services commerciaux et aux situations d'urgence. En surface, des places de stationnement sont supprimées (qui peuvent être remplacées par des parkings souterrains) et l'espace est redistribué avec des zones piétonnes, des places, des espaces de jeu et de rencontre, configurant des plateformes uniques sans barrières architecturales et créant des espaces verts. Ainsi, jusqu'à 70 % de l'espace est récupéré pour les citoyens, ceci n'éliminant que 25 % de la circulation. Des mesures complémentaires, telles que l'augmentation du prix du stationnement pour les non-résidents, la réduction du stationnement en surface, l'amélioration du transport public et des pistes cyclables, contribuent également à réduire le nombre de véhicules privés. En étendant le modèle à l'ensemble

de la ville, l'on favorise une transformation globale du métabolisme urbain.

Le processus de conversion d'une zone urbaine en un super-bloc est réalisé de manière participative. Dans chaque zone où il est mis en œuvre, un groupe de pilotage est créé, composé d'un groupe de personnes et/ou d'entités représentatives du territoire, qui assure le suivi du projet. Le groupe de pilotage fait le lien entre l'équipe technique de la Ville et les voisins, en aidant à définir les espaces de participation et en validant les résultats des différents ateliers participatifs et le travail technique réalisé au cours des trois phases du processus :

1. Présentation du modèle.

Des séminaires et des sessions de travail sont organisés avec des entités, des experts et des organisations sociales du territoire pour présenter, enrichir et valider les objectifs et les critères du modèle. Ces réunions ont lieu dans le cadre des sessions du Plan d'Action du Programme Super-blocs des districts où il est mis en œuvre.

2. Diagnostic et élaboration du plan d'action.

Il a pour but de rassembler l'ensemble des propositions, actions et interventions qui définiront l'application du modèle dans le contexte spécifique. Sur la base des connaissances et du diagnostic participatif réalisé conjointement avec les voisins et les groupes locaux (par le biais d'ateliers présentiels et au moyen d'une plateforme numérique), des propositions concrètes sont faites, qui seront priorisées dans le plan d'action spécifique (sur la base de critères de disponibilité technique, économique et temporelle).

3. Projets et exécutions.

Mise en œuvre de la proposition définitive selon la priorisation faite avec des actions qui peuvent être fonctionnelles, tactiques ou structurantes. Dans cette phase, les actions sont déterminées pour obtenir le changement de fonctionnement, l'amélioration de l'habitabilité de l'espace et sa naturalisation : pacification d'une rue, modification de la signalisation et/ou des sens de circulation, création d'une place, élargissement de trottoirs, etc.



★ Évaluation

Le modèle des super-blocs (basé sur les principes de l'urbanisme écosystémique), permet une transformation profonde du modèle de la ville sans investissement économique important, puisqu'il ne nécessite pas de construire de grandes infrastructures ni de réaliser de démolitions. Grâce à de simples transformations urbaines, il permet de gérer la mobilité en limitant les effets négatifs de la présence de véhicules privés dans l'espace public et en améliorant par conséquent la santé, la sécurité et le bien-être des citoyens.

Partout où il a été mis en œuvre, ses effets positifs sur la qualité de vie des personnes résidentes ont été observés dans des aspects tels que : la réduction des indices de pollution atmosphérique et sonore ; l'augmentation des espaces verts ; la réduction du taux d'accidents de la route ; l'utilisation accrue de l'espace public à des fins de socialisation (pour jouer, se rencontrer, se promener...) et l'amélioration des résultats économiques du commerce de surface local. Dans une dimension qualitative, le fait de disposer d'un espace public sans véhicules a favorisé des modes de vie plus actifs et a généré des opportunités de socialisation dans la rue qui avaient été reléguées. Dans certains cas, cela a généré une revitalisation du tissu social, avec la création d'associations de quartier dont le but est d'organiser des activités ludiques, culturelles et civiques dans les espaces publics libérés.

Bien que le modèle soit actuellement bien accepté par les citoyens (en particulier dans les zones où il a déjà été mis en œuvre), il s'est heurté au début à une forte opposition. Ceci est principalement dû à une stratégie de mise en œuvre qui n'a pas suffisamment pris en compte la voix des citoyens et leur participation effective à la conception et à la mise en œuvre des différentes actions. Par conséquent, à l'heure actuelle, l'axe de la participation citoyenne est présent de manière transversale dans tous les moments d'intervention.

En 2010, le plan de super-blocs mis en œuvre dans le quartier de Gràcia à Barcelone a été reconnu comme Bonne Pratique par UN-Habitat et en 2018, celui du quartier de Llacuna de Poblenou, a obtenu une mention au Prix Européen de l'Espace Public. D'autres villes espagnoles (Vitoria-Gasteiz, Viladecans, La Corogne...) et du monde entier (Quito, Buenos Aires, Vancouver...) mettent également en œuvre ce modèle.

➔ Propositions de futur

Le programme a des expériences actives dans 8 zones de la ville qui en sont à différents niveaux de mise en œuvre, et il est prévu de l'étendre à l'ensemble de la ville à moyen terme.



Contact

Organisation: Ville de Barcelone
(Écologie Urbaine)

Contact: Mme Margarita Fuertes
(Technicienne)

E-mail: mfuertes@bcn.cat

Voir l'expérience
dans la Banque

