

Les 30 ans à venir: planifier les villes au-delà de la mobilité?

Luca Bertolini – University of Amsterdam

(<http://www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de/en/home.html>)



Planifier au-delà de la mobilité: pourquoi ?

Planifier au-delà de la mobilité: quoi?

Planifier au-delà de la mobilité: comment?

Planifier au-delà de la mobilité: pourquoi ?

Planifier au-delà de la mobilité: quoi?

Planifier au-delà de la mobilité: comment?

déplétion des sources d'énergie non renouvelables, émissions de carbone déstabilisant le climat, pollution atmosphérique et acoustique, accidents de la circulation, embouteillages, manque d'exercice physique, dislocation des communautés locales, dégradation de l'espace public, consommation du sol, fragmentation des écosystèmes naturels, inégalités...

déplétion des sources d'énergie non renouvelables, émissions de carbone déstabilisant le climat, **pollution atmosphérique** et **acoustique**, accidents de la circulation, embouteillages, manque d'exercice physique, dislocation des communautés locales, dégradation de l'espace public, consommation du sol, fragmentation des écosystèmes naturels, inégalités...

déplétion des sources d'énergie non renouvelables, émissions de carbone déstabilisant le climat, pollution atmosphérique et acoustique, accidents de la circulation, embouteillages, manque d'exercice physique, dislocation des communautés locales, dégradation de l'espace public, consommation du sol, fragmentation des écosystèmes naturels, inégalités...

déplétion des sources d'énergie non renouvelables, émissions de carbone déstabilisant le climat, pollution atmosphérique et acoustique, accidents de la circulation, embouteillages, manque d'exercice physique, dislocation des communautés locales, dégradation de l'espace public, consommation du sol, fragmentation des écosystèmes naturels, inégalités...

Planifier au-delà de la mobilité: pourquoi ?

Planifier au-delà de la mobilité: quoi?

Planifier au-delà de la mobilité: comment?

Composante #1:
des rues conviviales
(«des rues pour les gens, pas pour la circulation»)

Mulberry Street, NYC, 1900



Photo: Jacob Riis/Detroit Publishing Co/Library of Congress

Mulberry Street, NYC, 2007



Photo: Jeff Chien-Hsing Liao

'The ten dimensions of our streets' (Groningen)



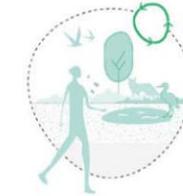
OUR STREETS BELONG TO US ALL



OUR STREETS ARE SAFE



OUR STREETS OFFER CUSTOMISED MOBILITY



OUR STREETS ARE ECOSYSTEMS



OUR STREETS CREATE AN EXPERIENCE



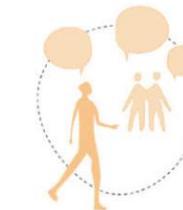
OUR STREETS ARE CLIMATE-ADAPTIVE



OUR STREETS ARE HEALTHY ENVIRONMENTS



OUR STREETS CREATE VALUE



OUR STREETS ARE PUBLIC DOMAIN



10. OUR STREETS HAVE AN IDENTITY

Une journée normale



«Leefkade» Hugo de Groot
(photo: Luca Bertolini)

- + marcher et faire du vélo
- + activité physique
- + sécurité
- + pollution atmosphérique et acoustique
- + vivabilité
- + interaction sociale
- + sentiment de communauté
- + santé physique et mentale

<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>

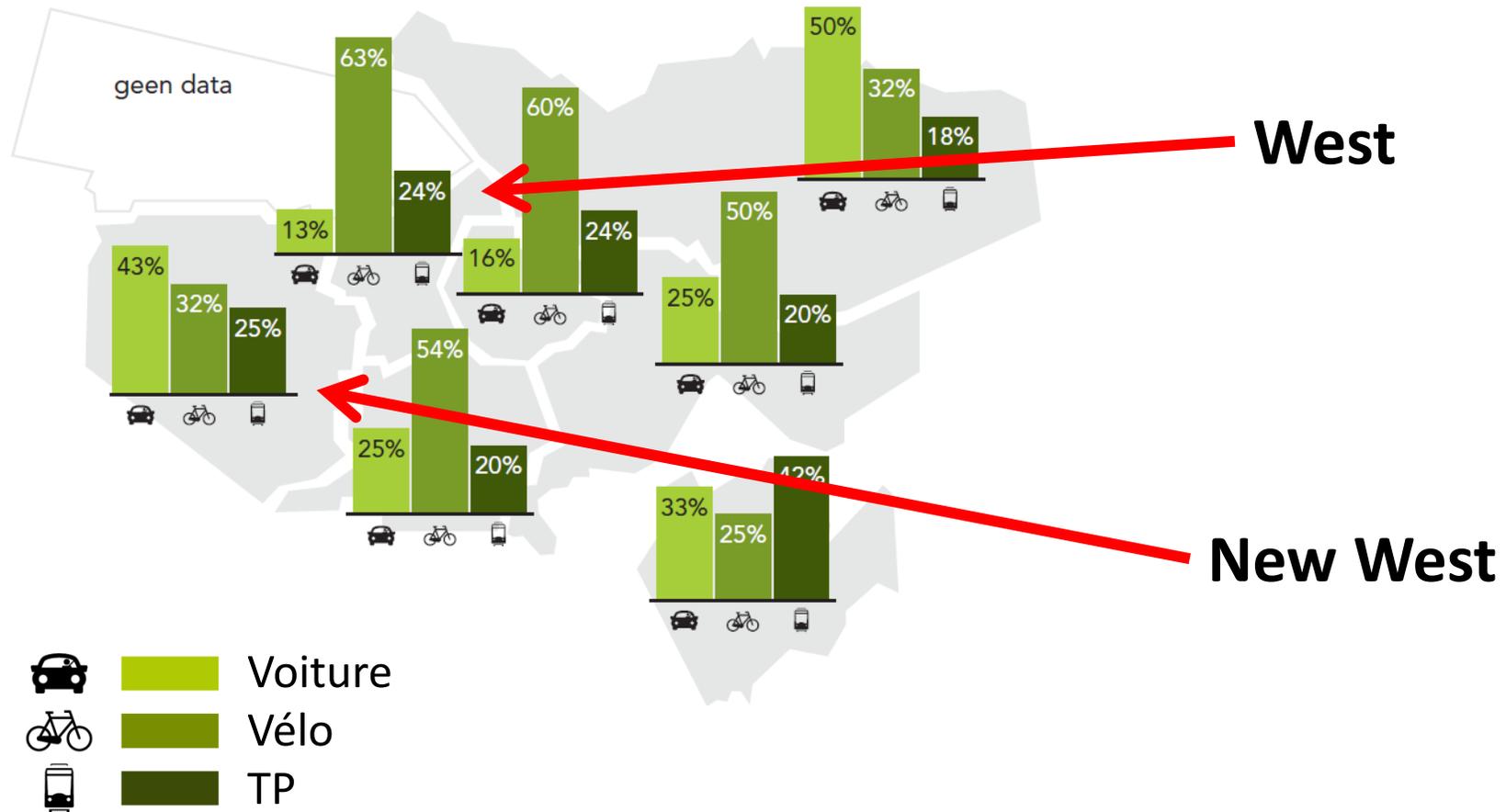


Composante #2:
l'accessibilité par la proximité
(l'accessibilité par la marche et le vélo)

Paris, ville des 15 minutes (Paris en commun)



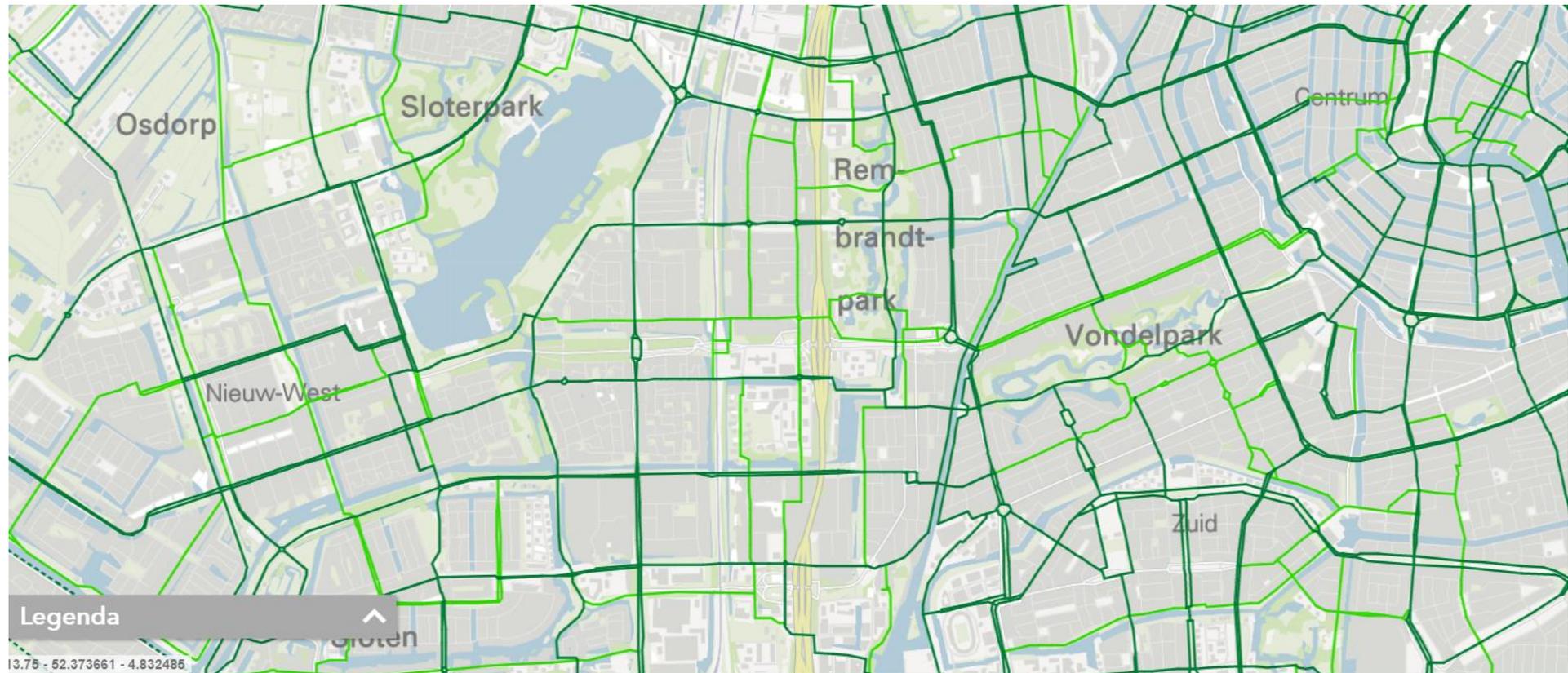
Amsterdam, répartition des modes de transport sur l'ensemble des trajets, habitants, 2016/2017



(CBS)

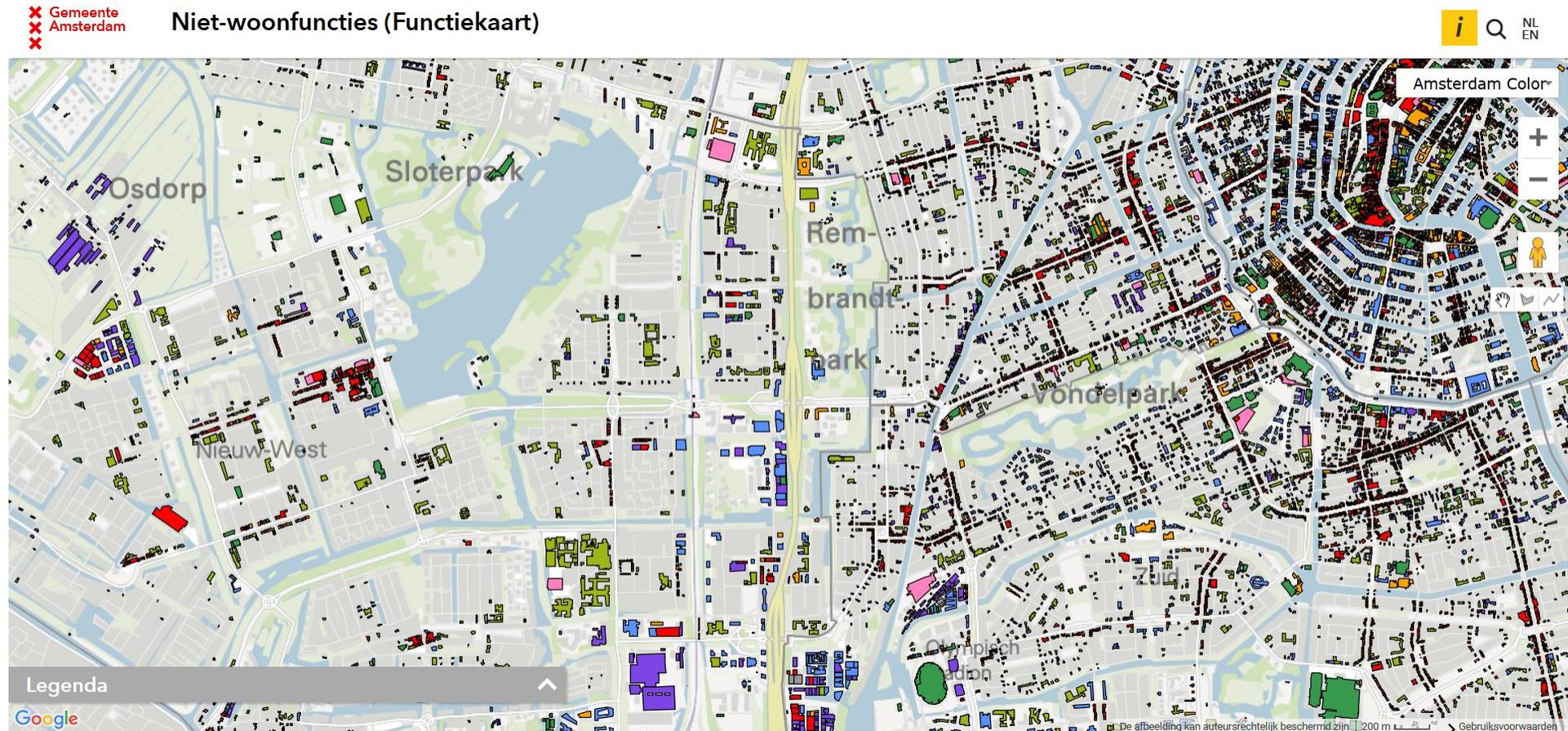
Voies cyclables (ou trottoirs), mais pas seulement ...

New West vs West: voies cyclables (municipalité d'Amsterdam)



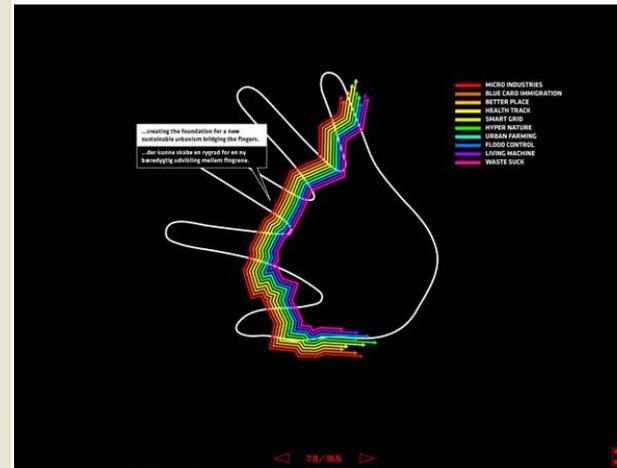
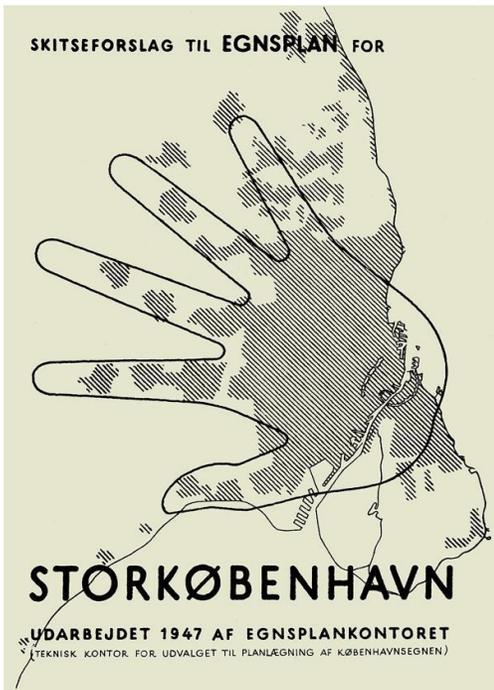
... qui cultivent aussi un mélange fonctionnel très fin

New West vs West: toutes les fonctions non résidentielles (municipalité d'Amsterdam)



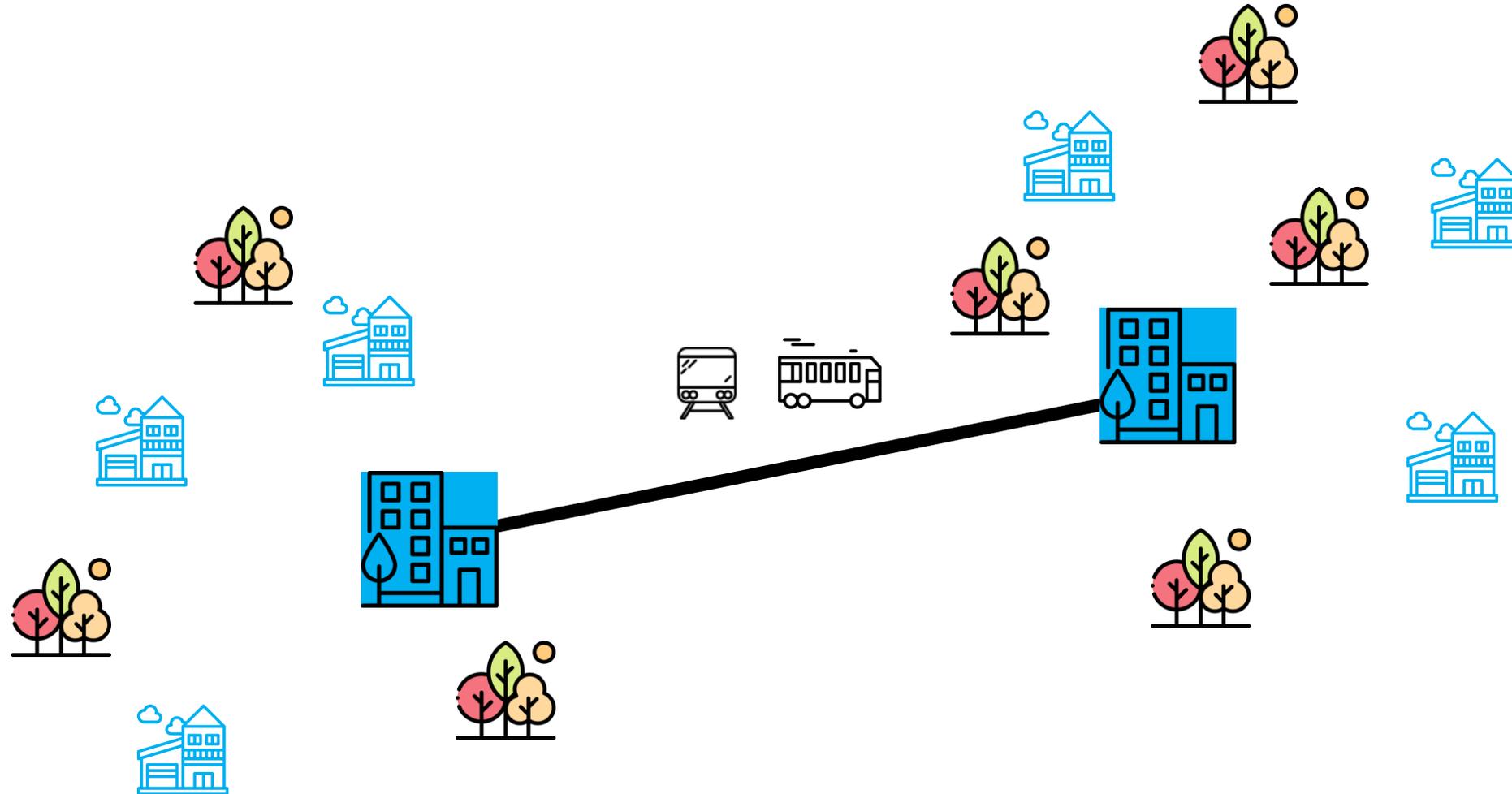
Composante #3:
Développement orienté sur les transports en commun (TOD)
diffus

Copenhagen 1947-2078

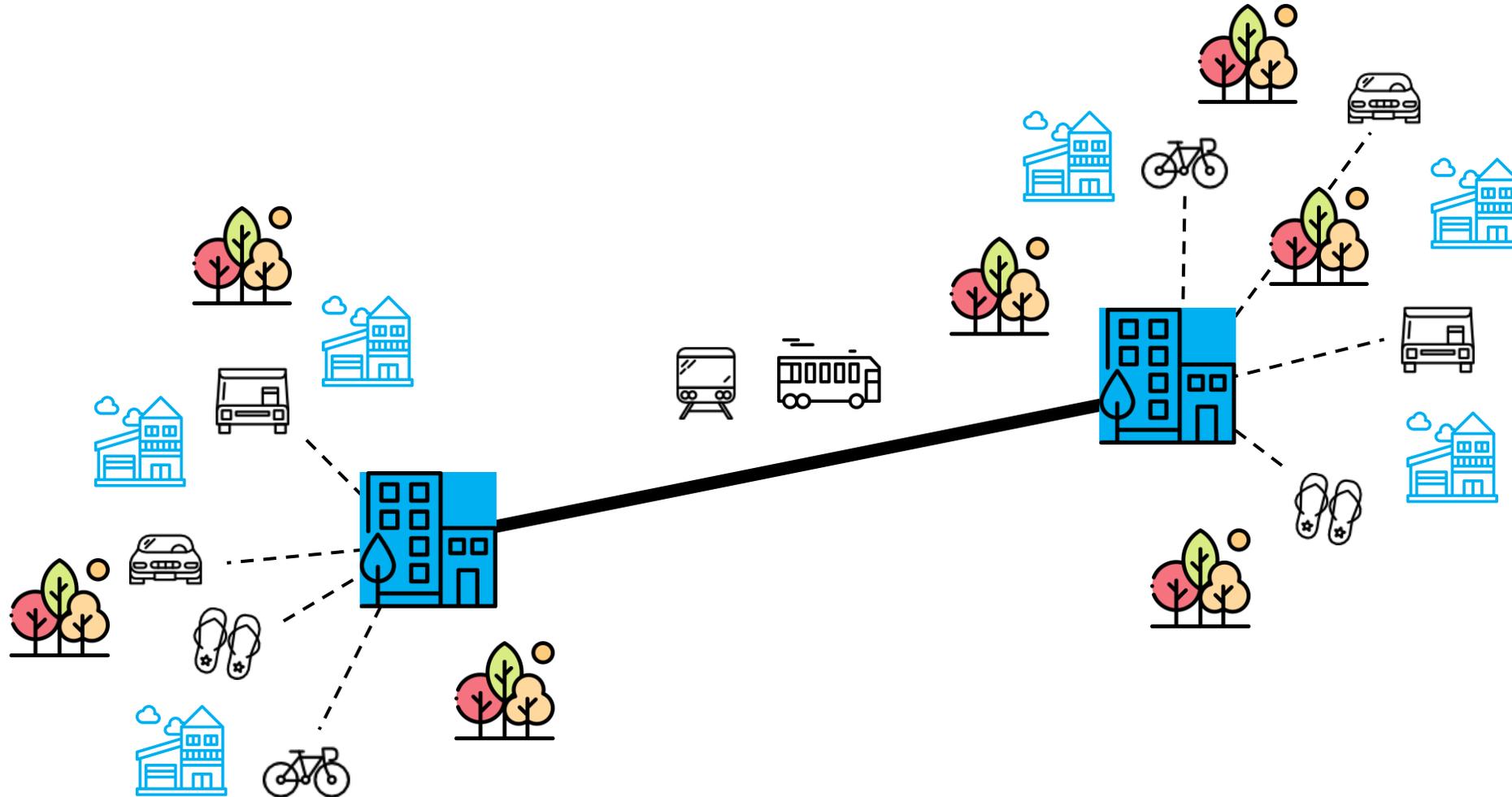


(Municipality of Copenhagen)

Aller quelque part: développements nodaux



Aller quelque part: enchaînement de trajets



Aux PB, 4 personnes sur 10 viennent à la gare en vélo



(www.ovbsp.nl)

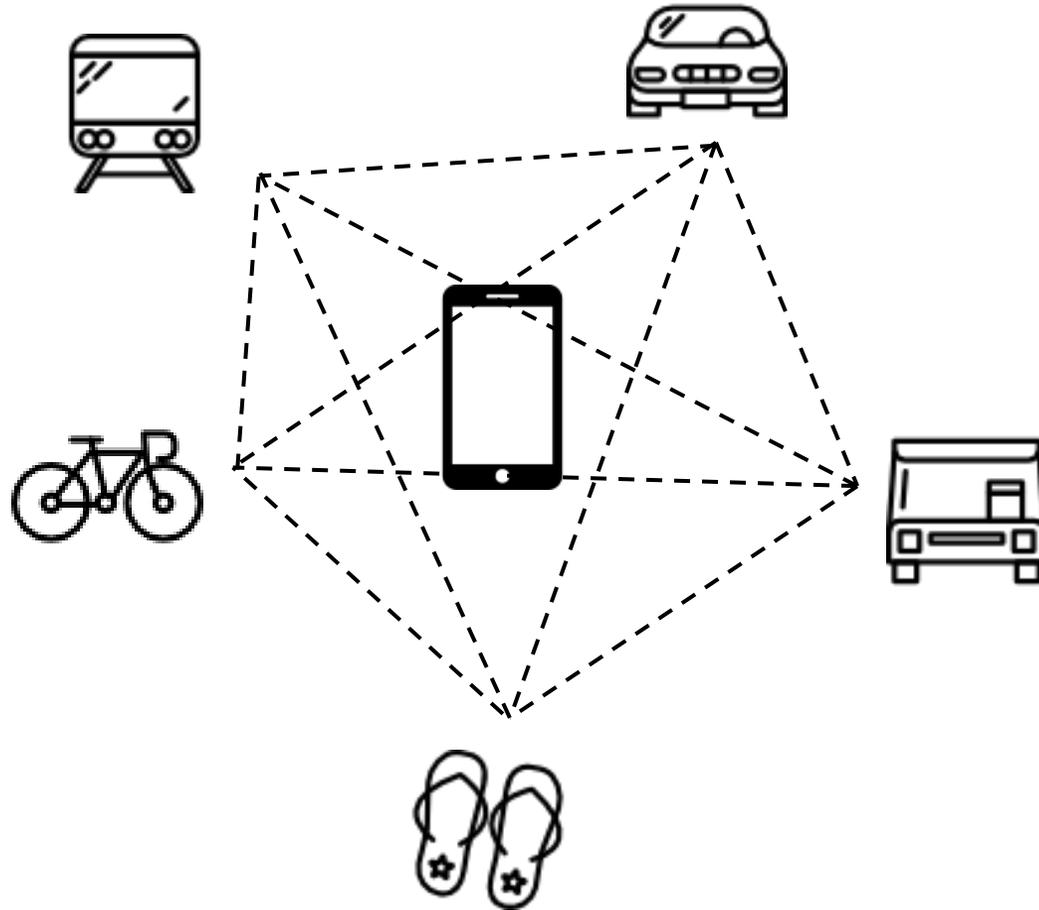
Composante #4:
la voiture comme option *complémentaire*

[ceci est aussi une voiture]



(commons.wikimedia.org)

«La mobilité comme service / communs»: la voiture comme option?



Limiter aussi l'usage de la voiture (péage urbain, Stockholm)



LUGNT PÅ KLARASTRANDSLEDEN. Lugnt på Eastingeleden. Lugnt i kollektivtrafiken. Ingen visste i går med säkerhet vart stockholmarna tagit vägen.

Composante #5:

fret = éviter, transférer, améliorer (dans cet ordre!)



AMÉLIORER TRANSFÉRER ÉVITER

[schlijper.nl](https://www.schlijper.nl)
today



**ÉVITER
TRANSFÉRER
AMÉLIORER**

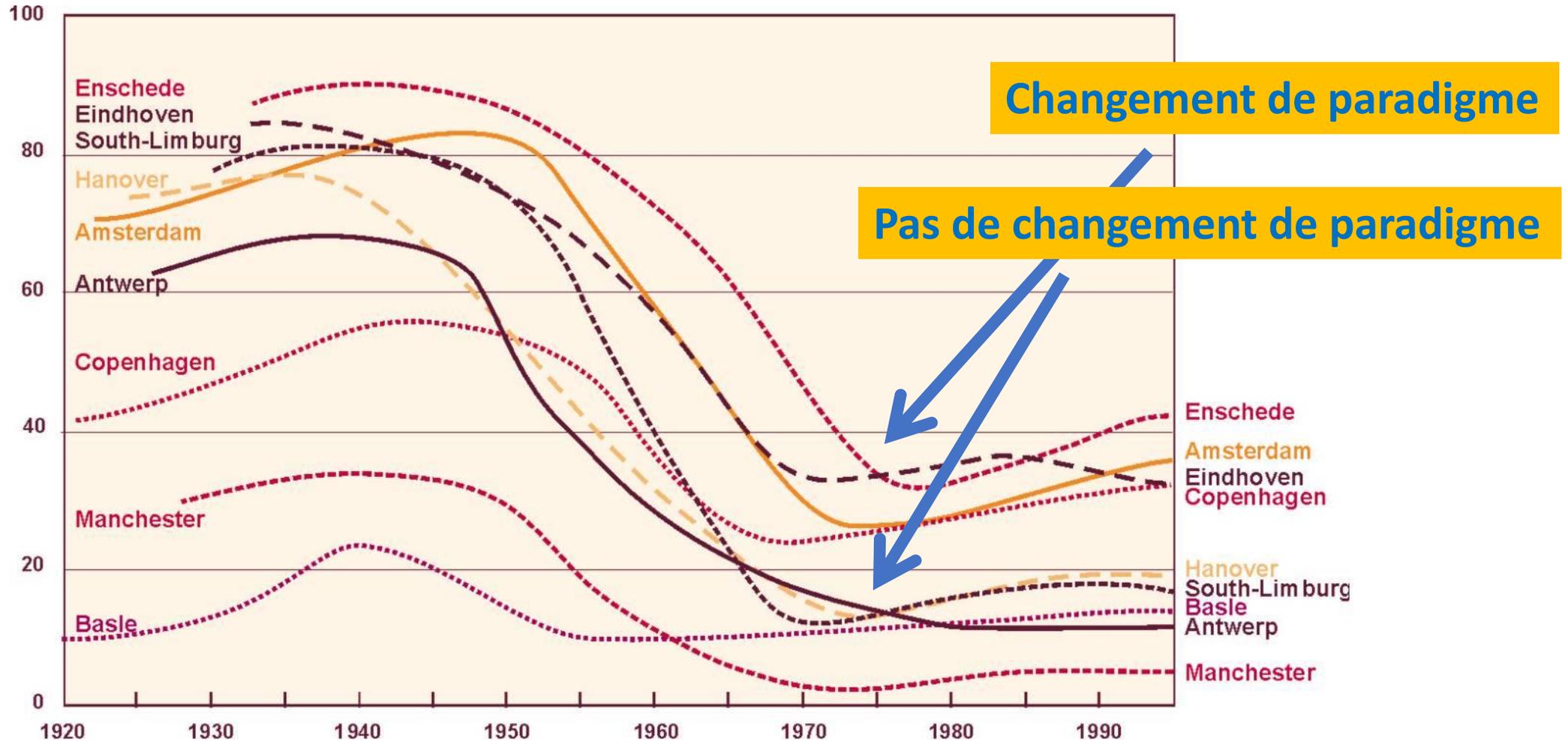
schlijper.nl
today

Planifier au-delà de la mobilité: pourquoi ?

Planifier au-delà de la mobilité: quoi?

Planifier au-delà de la mobilité: comment?

Changement de paradigme (ou pas): p. ex se déplacer à vélo



Share of cycling in all trips in selected European cities, 1920-1995
(Bruheze & Veraart, 1999)

... dans l'intervalle, des protestations ...



... dans l'intervalle, des expériences ...



(domusweb.it)

«*Les expériences transitionnelles ... sont des actions de courte durée permettant d'explorer des structures, cultures et pratiques alternatives*»

(Roorda et al., 2014)

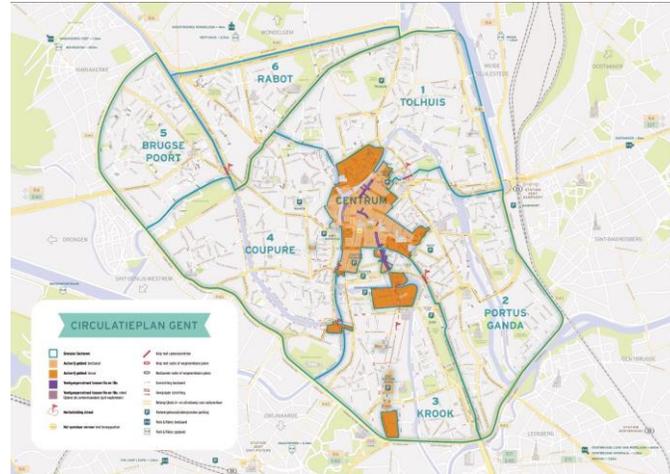
Gand: «rues vivantes» (*Leefstraten*)



- Fermer temporairement (pour 2 ou 3 mois) des rues résidentielles à la circulation motorisée
- Une expérience sur des options de mobilité alternatives et une utilisation différente de l'espace public
- Feed-back vers un débat à l'échelle de la ville entière

Visions à long terme, réseaux, institutions, ...

Adapter



Rendre possible



Expériences, rues, pratiques ... de courte durée

Planifier au-delà de la mobilité: pourquoi ?

Planifier au-delà de la mobilité: quoi?

Planifier au-delà de la mobilité: comment?

Les 30 ans à venir: planifier les villes au-delà de la mobilité?

Let's talk!

Luca Bertolini – University of Amsterdam

(<http://www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de/en/home.html>)