



POINT FORT

Planifie les villes au delà de la mobilité?

focus 3/23

Juin



Luca Bertolini,
professeur d'urbanisme et de
planification des transports à
l'Université d'Amsterdam

Dans plusieurs villes du globe, il semble que l'on assiste à l'émergence d'une planification de la mobilité urbaine «qui dépasse en fin de compte le cadre de la simple mobilité». Cette planification n'a pas pour objectif central de faciliter la mobilité dans l'intérêt de l'économie, ni même de la gérer dans l'intérêt de l'environnement. Il s'agit plutôt de cultiver un large éventail de qualités urbaines qui soutiennent des valeurs humaines fondamentales telles que la santé physique et mentale, la cohésion sociale et l'inclusion, la différence et l'autonomie individuelles et la réconciliation des êtres humains avec le reste du monde naturel.

Les pratiques et idées émergentes soulignent que les rues des villes devraient avant tout être considérées comme des espaces publics urbains sociaux par excellence. La conception et la réglementation des rues ne devraient plus avoir pour principe directeur essentiel la canalisation du trafic, mais devraient traiter sur un pied d'égalité, si ce n'est prioritairement, d'autres utilisations des rues telles que la socialisation, la flânerie, le jeu ou la verdure. Un deuxième concept complémentaire émergent est celui de l'«accessibilité par la proximité», popularisé par des expressions comme la «ville du quart d'heure». Ce concept met l'accent sur l'objectif d'assurer l'accessibilité aux besoins quotidiens en introduisant de plus en plus de destinations diverses accessibles à pied ou à vélo plutôt qu'en

rendant la mobilité motorisée plus rapide ou moins chère. Pour les destinations situées au-delà d'un trajet acceptable à pied ou à vélo, les transports publics sont considérés comme une option privilégiée en raison de leur efficacité en termes de ressources et de leur caractère public. Rendre les transports publics attrayants passe par des améliorations des réseaux de transport public, mais aussi par une concentration des destinations occasionnelles importantes autour des nœuds de transport public, comme le préconise le transit-oriented development (TOD); et ce dans les villes, mais aussi dans les banlieues et à la campagne. En matière d'accessibilité, il existera toujours des besoins ou des souhaits qui ne pourront pas être satisfaits par les solutions évoquées ci-dessus. Pour ces situations, la voiture pourrait être une option complémentaire. Dans les autres situations, son utilisation devrait être découragée. Pour le fret, les priorités actuelles devraient être inversées. Nous devrions d'abord nous attacher à éviter complètement le transport de marchandises, puis à le transférer vers des modes plus durables, et seulement dans un dernier temps à le rendre plus efficace.

Si les pratiques et idées émergentes offrent une vision et une orientation, beaucoup de choses restent inconnues ou sont controversées et ne peuvent être découvertes et négociées qu'en étant mises à l'essai. Il faut donc poursuivre les expérimentations dans toutes leurs composantes. La vision et l'expérimentation devraient être considérées comme intimement liées, la première donnant une orientation et un objectif à la seconde, la seconde générant des idées sur les éléments de la première qu'il faut conserver ou adapter – et ce dans un processus continu, progressif, et de grande ampleur qui ne préjuge pas des résultats.

Chère lectrice, cher lecteur,

«Repenser les espaces publics et la mobilité», tel est le thème de la Journée des villes de cette année qui aura lieu du 31 août au 1er septembre à Aarau. Comme le veut la tradition, l'Union des villes suisses se consacre dans son magazine en ligne focus au «rendez-vous» des représentantes et représentants des villes.

Le thème est plus que jamais d'actualité: les villes veulent offrir une qualité de vie élevée à leur population. La mutation perpétuelle de l'économie, de la société et de la démographie entraîne aussi une modification des besoins de mobilité. Le changement climatique pose un autre défi de taille aux villes.

Dans ce numéro de focus, vous trouverez déjà des informations sur le thème de la Journée des villes: que ce soit d'un point de vue scientifique (Luca Bertolini, professeur en urbanisme et en planification des transports), politique (Hanspeter Hilfiker, maire de la ville hôte d'Aarau) ou professionnel (Nadine Heller, département du génie civil de la Ville de Berne).

Rendez-vous à Aarau et bonne lecture!

Sommaire

Point fort 1 | Interview 2 | Thème 3

INTERVIEW

«Les villes veulent faire face aux besoins croissants»



Dr. Hanspeter Hilfiker,
maire d'Aarau

Hanspeter Hilfiker (PLR) a été élu maire d'Aarau en 2017. Entre 2014 et 2017, il a fait partie du gouvernement de la ville et dirigeait le département de la Culture et du Sport. Auparavant, il a siégé pendant 10 ans au parlement de la ville (conseil municipal d'Aarau).

Hanspeter Hilfiker a fait des études d'économie d'entreprise à Saint-Gall et les a achevées avec le titre de docteur en économie HSG. Il a travaillé dans diverses réassurances au niveau de l'encadrement.

Pourquoi les représentant-e-s des villes doivent-ils aller à la Journée des villes à Aarau?

Pour de multiples raisons: d'une part, Aarau est une ville de taille moyenne particulièrement attrayante, qui a beaucoup à offrir mais n'est pas aussi connue que la plupart des villes touristiques. Ensuite, le thème de cette année offre beaucoup matière à discussion – et ce, me semble-t-il, pour vraiment toutes les villes suisses. Et enfin, la Journée des villes est toujours une excellente plateforme pour échanger sur les thématiques actuelles du paysage des villes suisses.

Cette année, le thème de la Journée des villes est «Repenser les espaces publics et la mobilité». Pourquoi ces domaines doivent-ils être repensés?

L'espace public comme la mobilité se trouvent dans de vastes processus de transformation et doivent répondre à beaucoup d'exigences, qui parfois se recoupent, parfois se complètent, mais parfois aussi se contredisent. La méditerranéisation de notre vie fait que de plus en plus de gens séjournent dans l'espace public pour s'y adonner à des activités de plus en plus nombreuses: de la restauration aux manifestations sportives et culturelles en passant par le commerce et l'artisanat. Parallèlement, on assiste à une multiplication des modes de mobilité possibles: outre les TP et le TIM, il va falloir augmenter la part de la mobilité douce, tout se joue dans l'espace public, qui n'est pas disponible de manière illimitée. Il

va donc s'agir de «repenser» l'espace public et la mobilité.

Il y a donc des changements décisifs. Quels défis impliquent-ils pour les villes?

Les villes veulent faire face aux besoins croissants de la population et des visiteuses et visiteurs en matière d'espace public et de mobilité. L'enjeu consiste à harmoniser les besoins de la restauration, du commerce de détail ainsi que du marché et des événements avec les besoins en espace des TP, du TIM et du trafic piéton et cycliste; en même temps, il s'agira d'améliorer la qualité de séjour dans l'espace public, tout en continuant à garantir la sécurité.

Comment Aarau réagit-elle spécifiquement à cela?

Par une multitude de projets que nous espérons bien coordonnés: d'une part, nous sommes en train de mettre en place un réseau cyclable ininterrompu qui, si possible, fonctionnera séparément du trafic piéton, par exemple au niveau de la nouvelle Kettenbrücke. Parallèlement, nous travaillons sur des revalorisations ciblées de l'espace public dans le centre, par exemple au niveau de la gare, autour du marché couvert ou au Graben, avec de nouveaux sièges, des végétalisations et des ouvertures ou par exemple des agrès pour les enfants. Enfin, nous soutenons de nouvelles formes de mobilité pour notre population et l'économie locale avec des projets de mobilité tels que MONAMO, en proposant des modèles de partage de vélos et de voitures. Parallèlement, nous

recherchons des moyens de bannir les bus de la vieille ville tout en desservant bien le centre.

Y a-t-il des domaines où Aarau peut à l'inverse apprendre quelque chose?

À Aarau, nous sommes bien sûr curieux de connaître les conclusions auxquelles parviennent d'autres villes en matière de diversité d'utilisation de l'espace public. La Journée des villes est une plateforme idéale pour échanger ces expériences. Les questions complémentaires qui nous préoccupent actuellement sont par exemple celle de savoir dans quelle mesure ces développements sont influencés positivement par les processus participatifs, comment nous pouvons aborder de manière adéquate les aspects relatifs à la sécurité ou comment nous pouvons débarrasser la zone piétonne des transports publics tout en assurant une bonne desserte, en particulier dans la vieille ville.

Où voyez-vous votre ville d'Aarau dans 10 ans?

Pour moi, Aarau sera dans 10 ans une ville parfaitement desservie dans laquelle tous les usagers de la route trouveront d'excellentes infrastructures. Le centre-ville disposera d'espaces publics dotés d'un aménagement de haute qualité, avec beaucoup de verdure, une ambiance urbaine et une offre diversifiée de restauration, de commerce de détail, d'événements et de séjour. Les essais en cours ont fait leurs preuves et ont été pérennisés, par exemple dans la Bahnhofstrasse et dans la Vordere Vorstadt. Et il n'y aura plus nulle part de «points chauds» en matière de sécurité ni de problèmes de littering:).

T H E M A

Des espaces publics porteurs d'avenir

Les espaces publics sont dans leur diversité un facteur important d'une haute qualité de vie dans la ville fédérale. Les exigences posées aux espaces publics sont élevées. L'enjeu consiste à aménager les espaces publics de manière à ce qu'ils soient adaptés au changement climatique et résilients. Comment Berne y parvient-elle?



Nadine Heller,
Responsable du domaine
Aménagement et utilisation) à l'Office du génie civil
de Berne, membre de la
commission «CEP» de l'UVS

Toutes les planifications de l'espace public de la Ville de Berne reposent sur une base stratégique appelée «Bern baut» (Berne construit), un instrument de travail obligatoire adopté par le conseil municipal en 2020. «Bern baut» prévoit pour le développement de l'espace public une collaboration sur un mode interdisciplinaire, interconnecté et coopératif impliquant aussi des organisations et la population. Pour répondre à l'urgence climatique, cet instrument de travail stratégique a mis au point le principe de la «ville éponge» pour l'agencement des rues et l'a déclaré obligatoire. La rétention des eaux de pluie, le refroidissement par évaporation, la création de surfaces d'infiltration, l'enrichissement des nappes phréatiques et d'autres facteurs de la ville éponge devront à l'avenir être systématiquement pris en compte dans toutes les planifications.

Ce changement d'approche de la planification de l'espace urbain est indispensable. Les villes se réchauffent de plus en plus et ne refroidissent presque plus au plus fort de l'été. À Berne aussi, l'espace public est encore souvent caractérisé par des surfaces largement imperméabilisées. Et pour certains, un aménagement pauvre en végétation est encore considéré comme particulièrement urbain. Pour s'affranchir de cela, il faut s'éloigner du discours purement esthétique de l'urbanisme et mettre en avant le principe de la ville éponge.

La longue durée des projets, un obstacle?

À Berne, l'objectif stratégique est donc clair: c'est la ville éponge. Mais comment la mettre en œuvre? Selon leur taille et leur complexité, les projets de construction urbains

peuvent souvent s'étendre sur des années, voire sur des décennies. De plus, il existe de nombreux espaces publics où aucun projet de construction ne s'impose ni actuellement ni dans un avenir proche. Il ne reste toutefois pas beaucoup de temps pour adapter Berne au changement climatique et offrir à la population une meilleure qualité de vie même pendant les canicules estivales.

Les utilisations multiples – ou «multico-dage» – de l'espace public sont une réponse innovante à cette situation. Nous devons concevoir les infrastructures verte, bleue et grise d'emblée comme interconnectées. Quant à la deuxième réponse: il nous faut avoir le courage d'opérer un changement culturel en matière de planification et d'injecter de la flexibilité dans les processus.

Les mesures XS et les projets S montrent la voie à prendre

Afin d'agir contre l'augmentation constante du réchauffement, la hausse des besoins en eau et enfin faire quelque chose pour la santé et la qualité de vie de la population, Berne opte pour une voie non bureaucratique: l'approche de la «culture de la planification apprenante». Des petits projets de format S et de toutes petites mesures de format XS complètent les grands projets couvrant plusieurs années qui sont structurés selon les six phases définies par la SIA. Mais ces mini- et microprojets peuvent aussi intervenir lorsque des besoins ou des conflits d'utilisation liés au climat apparaissent dans des lieux ne nécessitant pas de rénovation. Les projets S et les mesures XS peuvent être mis en œuvre avec des moyens temporels et financiers plus limités et avec des travaux de construction d'ampleur minimale.

Des revalorisations par des désimpermeabilisations, végétalisations ou plantations d'arbres sur de petites surfaces, des distributeurs d'eau potable, des sièges et des jeux: ces petits projets parmi d'autres permettent en outre de tester dans la pratique les effets des mesures de transformation de l'espace

public. Il reste ainsi possible de modifier les projets en fonction des nouvelles exigences.

Mise en œuvre: un guichet unique et une participation active des populations

À Berne, la mise en œuvre des mesures XS incombe au centre de compétence Espace public (KORA). Le KORA est le premier point de contact de la population pour la mise en œuvre et la coordination des mesures simples et réalisables rapidement. Grâce au KORA, les échanges entre la population et l'administration sont devenus considérablement plus simples. Il est ainsi possible de réagir aux difficultés concrètes par des échanges simples et à bas seuil: des offres «douces» qui renforcent la participation, l'appropriation et la coexistence, de sorte à permettre l'élaboration de solutions individuelles à petite échelle conjointement, en dialogue avec la population.

L'interconnexion et la coopération à tous les niveaux

Divers services de la Ville de Berne s'occupent de l'espace public. Chez Stadtgrün Bern, on a créé un groupe technique pour les mesures d'adaptation au climat, et pour la coordination des mesures d'adaptation au climat, nous avons mis en place le département interservice Stadtklima (Climat urbain) au sein de l'Office du génie civil. Mais l'interconnexion et les échanges d'expériences sont également encouragés au-delà des frontières de la ville, par exemple au sein de la commission CEP de l'Union des villes suisses.

Ces échanges sont essentiels: toutes les villes sont confrontées au changement climatique – et toutes ont intérêt à trouver les solutions les plus efficaces pour développer l'espace public de sorte qu'il devienne apte à s'adapter au changement climatique et résilient. Beaucoup de paramètres sont connus. Mais il y a des domaines où l'on manque encore beaucoup d'expérience. Pour ce faire, il est indispensable d'avoir une culture de l'erreur. On a besoin de gens de différentes disciplines qui aient le courage d'essayer de nouveaux thèmes et d'assumer des responsabilités. Il est donc d'autant plus souhaitable que nous partagions les bonnes pratiques et les enseignements importants entre nous et que nous apprenions ensemble.

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne. Téléphone: 031 356 32 32 www.uniondesvilles.ch. S'abonner à «focus»: info@staedteverband.ch

Rédaction UVS: Marc Moser, Valeria Lucentini Photos: Titri p. 1: Rolf Siegenthaler; portraits p. 1, 2 & 3: mäd.