

LYON CAPITALE

LES ESPRITS LIBRES

Offert avec ce numéro
un supplément
**NOUVELLE
SAISON
CULTURELLE**



URBANISME

COMMENT LYON VEUT SE PIÉTONNISER

Des "superblocks" comme à Barcelone



Photomontage Lyon Capitale



COVID-19 : UNE RENTRÉE SOUS TENSION

URBANISME

SUPERBLOCKS LYON PEUT-IL EXPORTER LE MODÈLE DE BARCELONE ?



Sur le modèle des superblocs de Barcelone (ici dans le quartier de Sant Antoni) la nouvelle majorité verte prévoit la mise en place dans le centre-ville de Lyon d'îlots urbains autour desquels le trafic circule et dans lesquels sont aménagés des espaces dévolus aux loisirs, aux jeux d'enfants, aux marchés, au sport, à la culture.



Photomontage Lyon Capitale

Face aux enjeux de lutte contre le changement climatique et à l'injonction des habitants d'une ville plus agréable à vivre, plus verte, plus sûre et plus résiliente, le nouveau maire entend bien "changer l'image de la ville (...) pensée comme au XX^e siècle". À l'instar de son prédécesseur, il s'inspire de Barcelone pour concrétiser sa vision de l'aménagement urbain.

Passionné d'architecture et d'urbanisme, Gérard Collomb aura été, pendant près de vingt ans et trois mandats successifs au fauteuil de premier édile, l'un des grands architectes de Lyon, se distinguant notamment dans le domaine crucial de l'urbanisme. Son successeur, l'écologiste Grégory Doucet, l'a martelé dans *Lyon Capitale* cet été : il ne sera, quant à lui, pas un maire bâtisseur. Toujours est-il que cet ancien humanitaire convaincu, lyonnais d'adoption, annonce une nouvelle organisation de la ville, une reconfiguration de la morphologie lyonnaise pour façonner un nouveau paysage urbain. Pas moins. *"D'ici la fin du mandat, explique le nouveau maire dans nos colonnes, nous aurons mis en place le système superblock. Nous allons le déployer de manière progressive en travaillant quartier par quartier."*

"Remplir les rues de vie"

Les superblocs, super-îlots en français, ont attiré l'attention internationale sur Barcelone, à l'origine de cette initiative urbaine, qui a vu le jour il y a un peu plus de cinq ans. Dans la capitale catalane, là même où le mot "urbanisme" a été inventé, on les appelle *supermanzanas* ou *superillas*. Il s'agit de mini-quartiers autour desquels le trafic circule et dans lesquels sont aménagés des espaces "pour remplir les rues de vie", comme l'annonce le slogan.

L'idée de repenser Barcelone a été amorcée en 1987, lors de la finalisation de sa première carte du bruit. Les services de l'environnement catalans constatent alors, de manière très empirique, que les niveaux sonores, dans les rues à circulation automobile, sont systématiquement supérieurs à 65 décibels, une valeur bien plus élevée que les 53 décibels recommandés par l'Organisation mondiale de la santé, au-delà desquels sont constatés des effets néfastes sur la santé⁽¹⁾. La gestion de cette variable urbaine conduit à penser une nouvelle lecture des enjeux liés au rééquilibrage entre la fonction circulatoire et les autres usages de la ville. Il faut dire que depuis le coup de projecteur international, rendu possible par les Jeux olympiques d'été de 1992, sur cette cité florissante de tourisme, de culture et d'affaires, souvent considérée comme une cousine branchée et plus décontractée

que Madrid – la capitale espagnole – la ville de Barcelone s'est illustrée par la congestion de ses rues et de ses trottoirs. Plusieurs études ont démontré que la pollution de l'air causait à elle seule quelque 3 500 décès prématurés annuels dans la zone métropolitaine barcelonaise (3,2 millions d'habitants). Et d'après l'Agence d'épidémiologie environnementale locale, 1 200 décès pourraient être évités chaque année dans la seule agglomération de Barcelone si les niveaux de dioxyde d'azote (dont la source principale est le trafic routier) prescrits par l'Union européenne étaient atteints.

UN NOUVEAU PLAN D'URBANISME QUI REDÉFINIT LA FAÇON DONT LES RÉSIDENTS HABITENT LEUR VILLE ET S'Y DÉPLACENT

Avec le système de superblocs, il s'agit de penser un nouveau plan d'urbanisme qui redéfinit la façon dont les résidents habitent leur ville et s'y déplacent. Une refonte du paysage urbain en somme. Pour la mairie de Barcelone, ses *superillas* sont le symbole le plus ostensible de sa politique audacieuse visant à reprendre les rues aux voitures. Avec deux objectifs : réduire le bruit et la pollution de l'air. Sur le papier, la proposition catalane permet d'obtenir des valeurs de bruit inférieures à 65 décibels dans 75 % de l'espace public. En définitive, ce qui est proposé c'est d'enlever un maximum de voitures des rues en réorganisant radicalement la morphologie urbaine de Barcelone. Or, à l'époque, explique Salvador Rueda, concepteur et planificateur du système (lire entretien), les ingénieurs ne disposaient d'aucun modèle de simulation leur permettant de connaître le nombre de voitures à enlever tout en assurant un même niveau de service. En cette fin d'année 1980, le conseil municipal de Barcelone n'a donc

URBANISME

Superblocks : Lyon peut-il exporter le modèle urbain de Barcelone ?

pas approuvé le plan de Rueda, qui le sera finalement en mars 2015.

Le modèle barcelonais

Un siècle et demi après le plan visionnaire de l'ingénieur Ildefons Cerdà, qui révolutionna l'aménagement et l'extension urbaine de Barcelone – les *manzanas* de l'époque ont été conçues selon un plan en damier, avec des rues rectilignes qui se croisent en angle droit, créant des îlots d'immeubles coupés en biseau pour fa-

ciliter la rotation des voitures, dont Cerdà avait anticipé l'avènement – survient alors cette nouvelle manière de penser la ville suivant l'idée que la cité doit respirer pour des raisons à la fois idéologiques et de santé publique.

Barcelone est à l'heure actuelle l'un des exemples les plus observés dans le monde en matière de planification urbaine. Le *New York Times* s'est même récemment fendu d'un article, aussi long qu'élogieux, au titre manifeste : "Ce que New York

peut apprendre des 'superblocks' de Barcelone".

À Lyon, la "*ciudad* de Gaudí" est aussi sur les tablettes. Gérard Collomb n'a jamais caché prendre pour modèle Barcelone, avant que cette dernière ne devienne l'exemple même des excès que Lyon ne voulait pas connaître (tourisme, gentrification, spéculation, pollution). Si le nouveau maire, Grégory Doucet, souhaite définitivement tourner la page Collomb, il semble être, lui aussi, séduit par



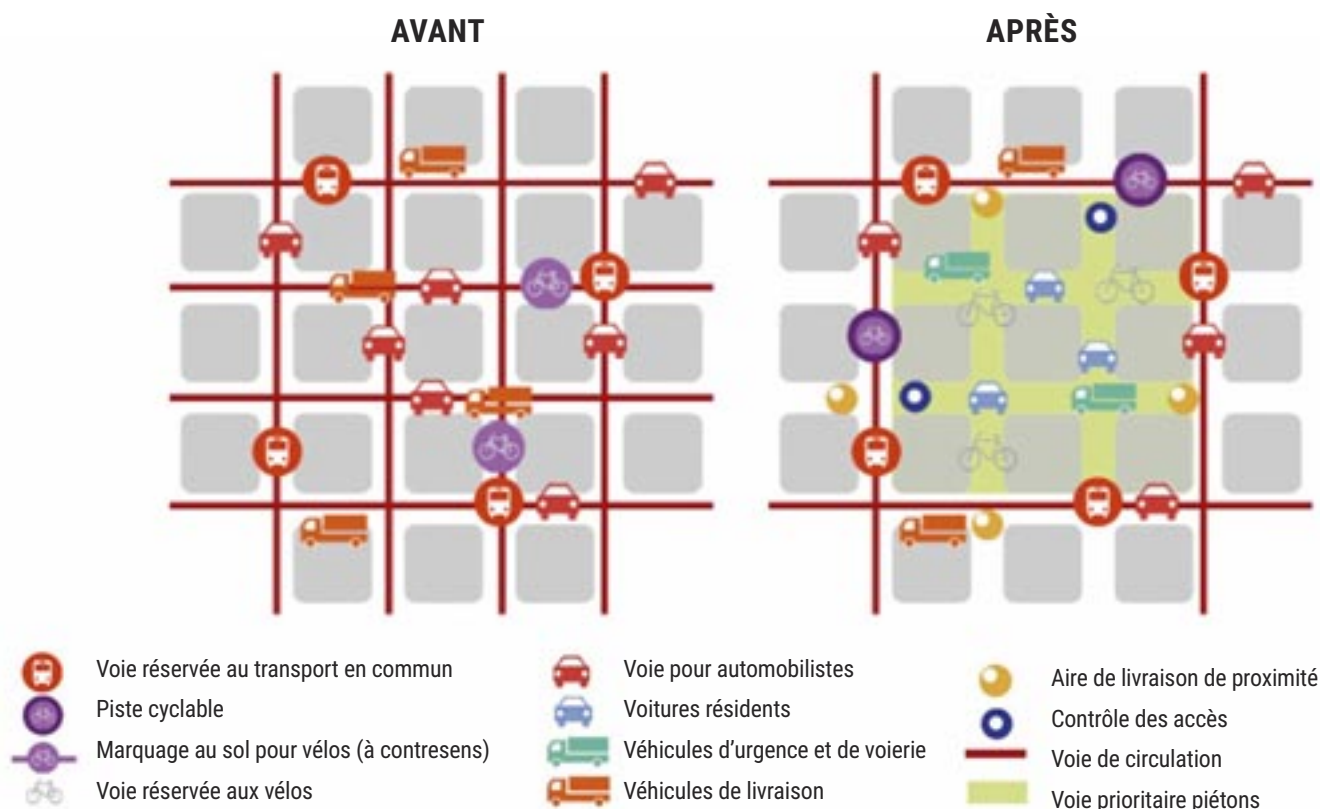
Aux abords de l'école Gibert-Dru dans le 7^e arrondissement, les services de la Ville ont installé, fin août, des barrières barrant définitivement une partie de la rue Saint-Michel aux automobilistes

Vers une piétonnisation du centre-ville ?

Le mardi 1^{er} septembre, jour de rentrée des 37 750 écoliers lyonnais, a aussi été celui du lancement de la piétonnisation des abords des écoles souhaitée par Grégory Doucet. Sept rues desservant douze écoles de Lyon, dans différents arrondissements de la ville, ont ainsi été fermées définitivement à la circulation automobile. *"Ces nouveaux aménagements permettent d'apporter des réponses concrètes en matière de sécurité pour les enfants et les familles. (La piétonnisation) engendra aussi des bénéfices sur la qualité de l'air et le niveau sonore, et offrira de nouveaux espaces pour introduire plus de nature en ville, et laisser de la place au jeu et à la convivialité"*, explique l'Hôtel de Ville.

Ces nouvelles circulations induites sont-elles les prémices de la mise en place des superblocks à Lyon ? En attendant, c'est un pan entier des sens circulatoires sur lesquels devra plancher la nouvelle équipe municipale, aidée par la Métropole, seule compétente en matière de voirie. Sous peine d'aggraver les embouteillages, le bruit, la pollution... et l'humeur des habitants.

Le modèle des superblocs à Barcelone



la voisine catalane. Historiquement, Barcelone a toujours infusé dans la capitale des Gaules. “Les expériences urbaines conduites à Barcelone ont souvent inspiré les politiques d’aménagement lyonnaises, rappelle Jean-Yves Toussaint, directeur du laboratoire “Environnement Ville Société” (ENS/CNRS). Quand Michel Noir est devenu maire de Lyon, et avec Henry Chabert chargé de l’urbanisme, toute la politique des espaces publics s’est inspirée de l’expérience des aménagements pour les Jeux olympiques de Barcelone en 1992. Cette politique a été prolongée par les majorités successives.”

L’idée que l’aménagement de l’espace public puisse être un outil de “recomposition urbaine” a effectivement été alimentée par Barcelone. Dès le début du mandat noiriste, Henry Chabert recommande à Michel Noir d’aller étudier ce qui a été fait là-bas en la matière. “En 1985, tout le monde est allé voir Barcelone, tous les urbanistes, se souvient Ariella Masboungi, des “Ateliers Projet Urbain” au ministère de l’Écologie. Il y a vraiment eu un effet de modèle. Lyon est allé voir Barcelone, mais ils ont fait autrement. Ce que je trouve très intéressant à Lyon, c’est qu’ils se sont inspirés de Barcelone,

“LES EXPÉRIENCES URBAINES CONDUITES À BARCELONE ONT SOUVENT INSPIRÉ LES POLITIQUES D’AMÉNAGEMENT LYONNAISES”

mais qu’ils ont inventé le modèle lyonnais (...). Et les grands architectes barcelonais m’ont dit : ‘Lyon, c’est mieux que Barcelone’. Ils ont trouvé que c’était très rigoureux, que c’était mieux fait, plus adapté aux usages.”⁽²⁾

La ville comme écosystème complexe

Au début du mois de septembre, à défaut de prendre le train pour Poble Nou et Esquerra de l’Eixample, où ont vu le jour les deux premières *superillas* barcelonaises, le 14^e adjoint de la Ville, en charge de l’urbanisme, Raphaël Michaud, doit rencontrer des gens de l’Agence d’urbanisme de Lyon.

Cet organisme d’études, qui a pour but de réfléchir sur la ville, est sollicité par les décideurs pour alimenter leurs réflexions dans l’élaboration de la planification urbaine. Les superblocs seront-ils au menu ? Rien n’est moins sûr, l’en-

trevue faisant plutôt office de prise de contact. Dans une moindre mesure, seront dessinées les grandes lignes du mandat en la matière à travers la vision du maire : “Pas de projet de grande bibliothèque ou d’autres équipements” mais “plus de l’aménagement, de la qualité de vie au quotidien”. Pour Sébastien Sperto, directeur d’études et responsable du département projets urbains à l’Agence d’urbanisme de Lyon, “la règle du ‘construire la ville sur la ville’ s’est jusqu’à maintenant très souvent traduite par des mutations d’ordre architectural et urbanistique. Aujourd’hui, il faut certainement, via la question des usages, s’intéresser à la transformation de la structure de la trame viaire existante”.

Tout sauf un simple “aménagement”. Adapter le système de superblocs à Lyon, c’est choisir un urbanisme de rupture. Lorsque Grégory Doucet explique

URBANISME

Superblocks : Lyon peut-il exporter le modèle urbain de Barcelone ?

dans *Lyon Capitale* que “l’urbanisme se lira à travers la place de la nature en ville, le fleurissement de la biodiversité et l’emprise de la voiture sur l’espace public qui va être repensée”, certains urbanistes que nous avons interrogés semblent sceptiques. La ville est en effet un système complexe. “La recherche sur les systèmes complexes vise à comprendre des phénomènes dont l’intrication est telle qu’ils nous sont inabordablement actuellement. En connaissant mieux les phénomènes sociologiques ou écologiques, elle permettra, par exemple, de mieux définir les politiques publiques”, estimait, il y a encore moins de dix ans, Guillaume Beslon, alors directeur de l’IXXI, Institut rhônalpin des systèmes complexes. “Pour appréhender les systèmes urbains dans leur globalité et leur complexité, il semble que les analyses écosystémiques soient les plus adaptées. La ville peut être observée comme un écosystème que seules les analyses systémiques peuvent permettre de comprendre. En effet, quand vous agissez sur une partie de la ville, sur un petit point, vous agissez aussi sur l’ensemble”, poursuit aujourd’hui Jean-Yves Toussaint, directeur du LabEx IMU, un dispositif pluridisciplinaire centré sur la ville. Un petit changement ici peut avoir un impact énorme sur le fonctionnement global. Ainsi, lorsque vous réduisez une chaussée pour à la fois faire circuler un tramway et limiter les flux d’automobiles, le sous-système de mobilité automobile va tendre à se réorganiser, et les automobilistes mobiliseront de nouvelles voies de circulation, occasionnant de nouvelles gênes (bruit, pollution, bouchon, etc.) dans d’autres quartiers qui entraîneront

“QUAND VOUS AGISSEZ SUR UNE PARTIE DE LA VILLE, SUR UN PETIT POINT, VOUS AGISSEZ AUSSI SUR L’ENSEMBLE”

de nouvelles actions correctives de limitation de la circulation, etc.” En témoigne la pagaille provoquée, au printemps dernier, sur certains axes lyonnais suite à la mise en œuvre – par l’équipe sortante de la Métropole – d’une stratégie d’“urbanisme tactique”, concrétisée par des plots et quelques coups de peinture pops et colorés bricolés à la hâte sur la chaussée.

Morphologie plurielle

La deuxième pierre d’achoppement à la “superblockisation” de Lyon tient à la morphologie urbaine de la ville. “Diverse”, résume Rachel Linossier, maître de conférences en aménagement et en urbanisme à l’université Lyon 2 et à l’Institut d’urbanisme de Lyon. “On a des formes plutôt médiévales dans le Vieux-Lyon, certaines plus classiques et haussmanniennes sur la Presqu’île et d’autres modernes et post-modernes dans la ville fonctionnaliste des XX^e et XXI^e siècles.” La richesse de son tissu urbain lui a d’ailleurs valu, en décembre 1998, d’être inscrite au patrimoine mondial de l’humanité, à tout le moins les quatre quartiers historiques (Fourvière, Vieux-Lyon, Presqu’île et Croix-Rousse) qui couvrent 427 hectares, soit 10 % de la ville. “La longue histoire de Lyon (...) est illustrée de manière extrêmement vi-

vante par son tissu urbain, note l’Unesco. Lyon présente, à travers une construction urbaine de plus de 2 000 ans, un développement de son urbanisme unique : au lieu de se reconstruire sur elle-même, la ville s’est déplacée progressivement vers l’est, conservant ainsi toutes les formes urbaines des différentes époques les unes à côté des autres.” Reste que cette trame urbaine spécifique et plurielle complique une duplication à grande échelle des superblocks barcelonais. “Dans une certaine mesure, ils sont transposables en Presqu’île avec ses structures en grandes percées et ses rues perpendiculaires, énonce Rachel Linossier. Sur la rive gauche, dans les 6^e et 3^e arrondissements, ce serait facile compte tenu de l’orthogonalité de la trame urbaine. En revanche, pour les 5^e, 7^e, 8^e et 9^e arrondissements, ce serait impossible.” Même en prenant de la hauteur, l’Agence d’urbanisme de Lyon, du sommet de ses 22^e et 23^e étages du Crayon, reste très pyrrhonienne. Et pragmatique. “Si vous comparez Lyon et Barcelone, il faut rappeler que l’armature urbaine de notre centre-ville n’est absolument pas dimensionnée de la même façon que le plan Cerdà de la capitale catalane, ajuste Sébastien Sperto. À Lyon, les voies de la Presqu’île mesurent entre 8 et 10 mètres, les cours et les

Suite page 46
→



Exemple autour de l’école Cavenne (Guillotière - Lyon 7^e)

Circulation actuelle

Modification en circulation apaisée



Dans le cœur du superblock, un système de boucles permet l’accès en voiture à tous les immeubles, sans pour autant qu’elles aient la possibilité de traverser le quartier de part en part, contrairement aux piétons et aux vélos qui, eux, peuvent prendre les rues dans les deux sens. Autrement dit, les voitures ressortent par la même voie que celle qu’elles ont empruntée pour rentrer



AVANT

L'expérience lyonnaise des macro-îlots

En 2012, l'Agence d'urbanisme de Lyon a étudié comment le quartier Bellecombe (Lyon 6^e) – Dedieu/Charmettes (Villeurbanne) pouvait évoluer dans l'avenir en termes de mobilités et d'espaces publics. L'étude n'a jamais été rendue publique, cet organisme – qui a pour but de réfléchir sur la ville – étant sollicité par les décideurs pour alimenter leurs réflexions dans l'élaboration de la planification urbaine.

Deux scénarios ont été pensés, dont l'un se rapproche du modèle des superblocs. Voilà ce qui est suggéré : "La caractéristique de ce scénario repose sur une notion de plateforme d'espace public. Bordée par des liens inter-communaux ou inter-quartiers, délimitant ainsi des macro-îlots, cette plateforme est composée, en son sein, d'un

ensemble de rues (liens de proximité), aménagées en espace de partage pour les différents usagers (notion de rue apaisée), unifiées dans leur traitement (en référence au concept de 'sol facile' développé dans le projet Part-Dieu – au projet de réinterprétation du plan Cerdà à Barcelone) et fortement végétalisées. Socle pour le développement d'une mobilité différente, cette plateforme d'espace public est à même de favoriser une vie sociale de proximité et de permettre la reconquête et l'appropriation de la rue par ses habitants ; en proposant des usages ludiques (jeux pour enfants, espaces de rencontre...), une ambiance végétale marquée (concept de nature en ville), une approche innovante sur le design urbain (bornes d'information, mobilier urbain...). Ainsi, le concept de rue piétonne des années 80 est ici revisité puisqu'il s'enrichit d'usages complémentaires à la seule fonction de circulation ; la rue acquiert ainsi un véritable statut d'espace public."



Une illustration de ce que pourrait permettre la création de superblocs à Lyon. Ici, un photomontage de la rue Bossuet (Lyon 6^e) : l'espace intérieur de la cellule urbaine est réservé aux piétons et automobilistes résidents

Photomontage Lyon Capitale

URBANISME

Superblocks : Lyon peut-il exporter le modèle urbain de Barcelone ?



Compte tenu de l'orthogonalité de la trame urbaine du 6^e arrondissement de Lyon, le système de superblocks serait facilement réalisable en rive gauche, contrairement à d'autres lieux, aux formes plutôt médiévales (Vieux-Lyon), plus classiques et haussmanniennes (Presqu'île), ou modernes et post-modernes dans la ville fonctionnaliste des XX^e et XXI^e siècles



→ boulevards, peu nombreux par ailleurs, entre 20, 23, 25 mètres. On retrouve des espaces ouverts et plantés sur les berges et les quais, ainsi que sur les grandes places, nos principaux espaces de respiration avec les parcs et jardins. Quant à la trame de Barcelone, 20 à 50 mètres de façade à façade offrent un espace public ouvert et confortable (de mémoire, l'équivalent des 50 mètres à Lyon devaient correspondre à la largeur du cours de Verdun avant la création de l'échangeur de Perrache).² En d'autres termes, s'il faut très probablement remettre en question la structure de la trame viaire existante, les marges de manœuvre ne sont pas immenses car cette trame est figée et contrainte. Et de conclure que "le système barcelonais de supermanzana appliqué à Lyon s'avère compliqué".

Pour le concepteur et le planificateur des supermanzanas, Salvador Rueda, au contraire, le système peut être dupliqué. "Toutes les villes ont des blocs (les dimensions des blocs sont similaires dans toutes), des rues, des activités économiques, des résidents et des voitures. À Barcelone, il y a déjà des superblocks implantés dans des tissus urbains aux morphologies très différentes." (lire entretien). La ville de demain ne part pas d'une page blanche. Elle se développe à partir d'exemples existants. Encore faut-il ne pas perdre de vue qu'aménager une ville c'est percer son âme, cette dernière résultant à la fois de son histoire, de sa géographie et de sa topographie propres.

Flambée du foncier

Recréer des petits villages, car c'est bien de cela dont il est question, à tout le moins transposer la vie des petites villes aux grandes métropoles, à échelle de 48 km², 516 000 habitants et 107 habitants/hectare (l'une des plus fortes densités européennes) pour Lyon, n'est pas sans

"S'IL N'Y A PAS DE LEVIERS POUR LIMITER LA CROISSANCE DE LA RENTE FONCIÈRE, LES SUPERBLOCKS RISQUENT D'AUGMENTER LA SÉGRÉGATION SOCIO-SPATIALE"

risque. Il est aujourd'hui établi qu'en améliorant une rue, les prix grimpent mécaniquement. Dès 2015, l'une des premières mesures prises par la mairie de Barcelone a été de suspendre tous les permis de construire hôteliers, de manière à freiner la transformation de la ville en un gigantesque parc d'attractions. Depuis, une réglementation divise la ville en plusieurs zones, en fonction de la pression touristique. "Pour mesurer l'efficacité de ce système urbain, il faut pouvoir mesurer les effets multidimensionnels de cette stratégie, par exemple, ses effets sur la rente foncière. Ainsi, accroître les aménités d'un quartier conduit généralement à en augmenter le prix du mètre carré habitable. Pour éviter cet écueil, la mairie de Barcelone a pris des mesures limitant la flambée du foncier, explique Jean-Yves Toussaint, directeur du laboratoire "Environnement Ville Société" et du laboratoire d'excellence "Intelligences des mondes urbains". Sans ces mesures, les superblocks risquent de contribuer au phénomène de gentrification et de remplacement des populations moins aisées par des populations toujours plus riches. En France en général, et à Lyon en particulier, les marges de manœuvre pour agir sur la rente foncière semblent faibles. Donc s'il n'y a pas de leviers pour limiter la croissance de la rente foncière, le système de superblocks risque d'améliorer la situation des populations les plus aisées. Les moins aisés devront, quant à eux, se loger plus loin, ce qui aura sans doute des effets multiples à la fois sur la mobilité

(accroissement des besoins en mobilité pendulaire – ville/périphérie), augmentation de la ségrégation socio-spatiale, affaiblissement de l'inclusivité urbaine, dégradation des relations sociales." Cet expert, également professeur à l'INSA de Lyon au département "Génie civil et urbanisme" note à l'avenant que le fait d'empêcher les automobiles de passer, sans régler les causes ou les modalités de la mobilité automobile, a pour effet d'augmenter le temps de circulation en voiture à vitesse très réduite (recherche de stationnement, de parcours alternatifs, etc.), et donc à des régimes d'usage des moteurs les moins efficaces en termes de traitement des gaz d'échappement. La répercussion importune ("un petit changement ici peut avoir un impact énorme sur le fonctionnement global") consisterait en une augmentation de la pollution de l'air. Dit autrement, si la politique de superblocks ne vise qu'à empêcher la circulation automobile dans tel ou tel quartier, sans travailler sur les causes de la circulation automobile et sans proposer des alternatives pratiques, elle risque de n'avoir que des effets très limités. La réponse de Bruno Bernard, le nouveau président (EELV) de la Métropole de Lyon – qui, paradoxalement a seule la compétence de la voirie, des grands projets et de l'aménagement urbain – est directe : "Vous en voyez beaucoup aujourd'hui des classes moyennes et populaires dans le centre-ville ? Superblock est un moyen technique intéressant



pour limiter et apaiser la circulation dans les rues secondaires. Il faudra faire des tests et voir ce que cela donne. Sur la question du prix des logements, nous allons encadrer les loyers et mettre en place une politique de contrôle des fonciers pour imposer un prix de sortie limité.”

La ville sur mesure

En tout état de cause, c’est dire si la ville – ou plutôt les villes, celle du jour n’étant pas celle du soir, celle du lundi ne ressemblant pas à celle du dimanche, avec l’idée d’espace palimpseste, c’est-à-dire des usages en fonction des horaires – doit être repensée. Suite à l’épisode virologique, notre relation à la ville existante s’est modifiée. De l’avis de nombreux architectes et urbanistes, la crise peut être l’opportunité de revoir la copie urbanistique et la façon d’envisager la production de la ville. “Réfléchissons par des comités de quartiers aux villes que nous voulons”, prône le géographe Gilles Fumey. “Les habitants doivent pouvoir imaginer comment ils peuvent s’approprier l’espace public”, ajuste Jérémy Cheval, post-doctorant en architecture à l’École urbaine de Lyon. La ville pour les habitants par les habitants ?

“Ma maison, ce n’est pas le toit, ce n’est pas les murs, ce n’est pas le sol ; c’est le vide entre les éléments, parce que c’est dans ce vide que j’habite”, a écrit Lao Tseu. “À l’architecte (et au maire) bâtisseur qui pensait la ville par de grands projets, repères iconiques

et marqueurs de l’espace public, pourrait succéder l’architecte-chorégraphe qui s’intéresse aux circulations du vivant.”⁽³⁾ L’occasion, pourquoi pas, de transformer ces nouveaux paradigmes de la pensée urbaine en solutions pérennes.

En tout état de cause, un tel projet d’urbanisme qu’est la transposition des *supermanzanas* barcelonaises à Lyon, comme l’ambitionne Grégory Doucet, peut, à bien des égards, accentuer des fractures déjà existantes. Si la victoire des écologistes à Lyon ne se discute pas, il n’en reste pas moins qu’elle n’a été plébiscitée que par un Lyonnais sur cinq. L’enjeu est donc d’être attentif à chacun, les villes étant avant tout des histoires d’hommes et de femmes ayant choisi de vivre ensemble sur un même territoire.

/// GUILLAUME LAMY

1. Selon l’OMS, 12 000 décès prématurés sont causés chaque année en Europe par les nuisances sonores, deuxième cause de morbidité parmi les facteurs de risque environnemental, derrière la pollution de l’air. En mars dernier, l’Agence européenne de l’environnement publiait un rapport (Noise in Europe – 2020) montrant que 20 % des Européens, soit 113 millions de personnes, étaient exposés à des niveaux de bruits routiers supérieurs à 55 décibels.
2. Catherine Foret, *La création d’un service “Espace public” au sein de la Communauté urbaine de Lyon*, Millenaire 3, mai 2008.
3. Frédérique Ait-Touati, Alexandra Arènes, Axelle Grégoire, *Terra Forma : Manuel de cartographies potentielles*, 2019.

Repères

15 %

La part de la voiture dans les déplacements à Lyon intra-muros (enquête “Ménage-déplacements-transports” réalisée en 2015 par le Sytral).

60 à 80 %

La part qu’occupe la voiture dans l’espace public lyonnais selon les secteurs (chaussées et stationnement confondus).

10 m²

La superficie utilisée par une voiture garée le long du trottoir.

< 3 km

70 % des déplacements effectués dans l’agglomération sont inférieurs à 3 kilomètres. Or, dans ces déplacements, 58 % sont réalisés en voiture.

8,5 m²

La superficie d’espaces verts dont dispose chaque Lyonnais. Selon la mairie, “chaque Lyonnais dispose de 32 m² à moins de 300 mètres de là où il se trouve”.

17 %

De la population de la métropole de Lyon est exposée à un niveau sonore égal ou supérieur à 68 décibels [dB(A)].

Environnement

Des mesures contre la pollution automobile

Après une première décision en juillet 2017, le Conseil d’État a constaté que le gouvernement n’avait toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l’air dans huit zones en France. Pour l’y contraindre, le Conseil d’État a prononcé, le 10 juillet dernier, une astreinte de 10 millions d’euros par semestre de retard, soit le montant le plus élevé jamais imposé pour contraindre l’État à exécuter une décision prise par le juge administratif. Lyon fait partie des territoires ciblés, notamment sur la pollution aux concentrations d’azote (NO₂) et aux particules fines (PM10). Voilà dix ans que la France est dans le viseur de Bruxelles. La première mise en demeure remonte à 2009. D’autres ont suivi en 2010, 2011, 2013, 2015 et 2017. Fin 2019, la Cour de justice de l’Union européenne avait condamné la France pour le dépassement “systématique et persistant de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d’azote depuis le 1^{er} janvier 2010”. Le dioxyde d’azote (NO₂) est un gaz très toxique émis principalement par le trafic routier, et en particulier par les véhicules diesels. Douze agglomérations sont concernées dont Lyon. Les textes prévoient une sanction d’au moins 11 millions d’euros, avec des astreintes journalières pouvant atteindre 240 000 euros.

Faibles émissions

Depuis le 1^{er} janvier dernier, le territoire de la ville de Lyon est classé ZFE, pour “zone à faibles émissions”. L’idée : éloigner les véhicules les plus polluants et donc améliorer la qualité de l’air. À Lyon sont désormais importuns les véhicules utilitaires légers et les poids lourds destinés au transport de marchandises, non classés Crit’Air ou disposant d’une vignette Crit’Air 4 ou 5. En 2020, selon la Métropole de Lyon, 13 % des véhicules utilitaires (16 650 sur 130 000) et 5 % des poids lourds (1 170 sur 24 000) sont concernés par la première phase d’interdiction. Soit, au total, près de 18 000 véhicules qui ne sont plus autorisés à circuler et à stationner dans le périmètre de la ZFE. En 2021, 35 % des véhicules utilitaires légers et 13 % des poids lourds, soit plus de 48 000 véhicules, seront concernés.

“Le superblock est la cellule urbaine la plus performante de tout système urbain”

Entretien avec Salvador Rueda, créateur et planificateur du modèle urbain “supermanzana” ou “superblock” et ancien directeur de BCNecologia, l’agence d’écologie urbaine de Barcelone. Cette réinvention de la morphologie urbaine catalane a permis de réserver l’espace public à d’autres usages que la seule fonction circulaire.

Lyon Capitale : Qu’est-ce qu’un superblock ?

Salvador Rueda : Il s’agit d’une cellule urbaine de 16 à 20 hectares dont le périmètre est destiné à la fonction circulaire, de façon à relier la ville d’un point à un autre. La membrane externe assure la fonctionnalité de la ville passant quand l’espace intérieur est une aire de priorité piétonne dévolue aux loisirs, aux jeux d’enfants, aux marchés, au sport, à la culture et à l’expression démocratique. Dans le cœur du superblock, un système de boucles permet l’accès des voitures à tous les immeubles sans pour autant qu’elles aient la possibilité de traverser le quartier de part en part, contrairement aux piétons et vélos qui, eux, peuvent prendre les rues dans les deux sens. Autrement dit, les voitures ressortent par la même voie qu’elles ont empruntée pour rentrer. Et la vitesse est limitée à 10 km/h. Quant au stationnement, il se fait dans des parkings en-dehors de la voie publique. Lorsqu’il n’y a pas suffisamment d’infrastructures en dehors de l’espace public, seuls les résidents peuvent stationner sur la voie publique.

Quels objectifs sont poursuivis avec la mise en œuvre des superblocks ?

Le superblock est la cellule urbaine la plus performante de tout système urbain puisqu’il libère plus de 70 % de l’espace public, aujourd’hui dédié à la mobilité, avec une réduction des véhicules en circulation de 12 à 15 %. Libérer 70 % de l’espace public de toute ville dédiée aujourd’hui à la mobilité est le plus grand projet de recyclage urbain imaginable et, en outre, le moins cher car il n’y a pas de bâtiment à démolir. À Barcelone, le plan approuvé libérera 7 millions de mètres carrés après l’implantation de 500 superblocks. Avec l’introduction des superblocks, la qualité urbaine et la qualité



Salvador Rueda

de vie – air, bruit, confort thermique, etc. – s’améliorent considérablement. Ainsi, par rapport au scénario actuel, la pollution de l’air par les oxydes d’azote baisserait très fortement : de 44 % de la population vivant dans un environnement qui dépasse 40 microgrammes/m³ de NO₂, nous passerions à seulement 6 % de la population exposée à des valeurs supérieures aux limites fixées par l’Union européenne. Les niveaux sonores dépassant 65 décibels chuteraient eux de 43 à 25 %. La mise en place de superblocks à Barcelone permettrait ainsi d’éviter 667 décès prématurés de différentes causes. Avec les superblocks, nous changeons tout sans rien chambouler.

Quelles dimensions faut-il donner au superblock pour obtenir l’effet souhaité ?

Le superblock urbanise la voiture puisqu’il adapte ses caractéristiques à la morphologie urbaine. Je m’explique. L’une des grosses erreurs d’urbanisme depuis l’arrivée de la voiture a été de lui permettre de circuler sur toutes les sections de toutes les rues, le but de tout voyage étant d’arriver à destination dans les plus

brefs délais. Or, un trajet en voiture dans un tissu urbain est très susceptible d’être interrompu et de devoir s’arrêter à chacune des intersections, disons tous les 100 mètres. En effet, les voitures, qui se trouvent dans l’autre rue de l’intersection, ont le même objectif, à savoir arriver à destination le plus rapidement possible. Un trajet avec des interruptions à chaque intersection (où toutes les deux intersections) rend donc la vitesse moyenne de la voiture en ville proche de 20 km/h. D’où l’intérêt d’un superblock de 400 à 500 mètres de côté : ces dimensions permettent aux voitures – dont la vitesse est 4 à 5 fois supérieure à celle d’un piéton – de le contourner en un temps similaire à celui nécessaire à un piéton pour faire le tour d’un pâté d’immeubles de 100 mètres. La dimension idéale d’un superblock est ainsi liée au temps psychologique acceptable qu’il faut pour le contourner mais aussi au rapport espace libéré/nombre de véhicules à réduire, garantissant la fonctionnalité urbaine.

Quelle est la place de la biodiversité dans ce modèle ?

Cela permet de remplacer les voitures par de la végétation dans l’espace public libéré, créant un réseau vert potentiel facilitant la renaturation de nos villes.

Pourquoi avoir opté pour ce modèle et pas certaines approches urbaines plus classiques, comme les zones à circulation limitée (zones 30, zones piétonnes ou lieux de rencontre) ?

Parce qu’il s’agit d’approches visant exclusivement la mobilité ou des aspects urbains partiels. Le modèle du superblock, quant à lui, est global, et place le citoyen au centre de la proposition. Il permet ainsi de résoudre les principaux défis auxquels les villes sont confrontées aujourd’hui : urgence climatique, urgence sanitaire, exclusion sociale, etc.



À Barcelone, ici dans le quartier de Sant Antoni, le système de superblocs (*supermanzanas*) construit autour du marché a permis de réaliser une grande place publique de 1 800 m² qui, avec l'intersection, les rues et les places de marché, représente un total de 5 000 m² (les trois quarts de la place des Terreaux) d'espace public pour les piétons et pour davantage de végétation.

Justement, n'y a-t-il pas un risque d'accroître la fracture sociale, avec une ville qui se referme sur elle-même, laissant les plus riches vivre au centre et les plus pauvres en périphérie ?

Au contraire. Cette solution a été conçue pour s'étendre à toute la ville, offrant la même qualité urbaine au centre et en périphérie. Avec ce projet, tout le monde y gagne. Le processus d'implantation de superblocs à Barcelone s'étend à toute la ville, combinant des solutions tactiques très bon marché et des solutions urbaines en modifiant la section de la rue.

Quels sont les systèmes de contrôle des superblocs ?

À Barcelone, nous avons différentes solutions de contrôle. La principale, je l'ai décrite précédemment, est de redessiner la direction des rues en créant des boucles afin d'éviter que les voitures ne traversent l'intérieur des superblocs. Ainsi la flexibilité est totale, permettant à n'importe quel véhicule d'accéder à toutes les façades. Ce modèle réduit de 95 % les véhicules qui utilisaient auparavant la route intérieure du superbloc. Une deuxième solution consiste à rendre le superbloc à l'usage exclusif des résidents. Un système de bornes connectées à un bureau central permet un passage justifié pour quiconque ne possède pas la carte autorisant l'accès. Les bornes peuvent être remplacées par des caméras.

Un superbloc est-il rigide ou au contraire s'adapte-t-il à chaque tissu urbain, aux comportements humains comme dans un écosystème vivant ?

Les caractéristiques de chaque superbloc sont différentes selon la morphologie, la centralité, le patrimoine architectural et

LE SUPERBLOC URBANISE LA VOITURE PUISQU'IL ADAPTE SES CARACTÉRISTIQUES À LA MORPHOLOGIE URBAINE

culturel, la population résidente de chaque ville.

Est-il adaptable à toutes les morphologies urbaines ?

Oui. Il est déjà expérimenté dans divers types de morphologies au sein de différentes villes : en tissu élargi, en tissu médiéval, en tissu du XIX^e siècle, dans les tissus des années 60-70 du siècle dernier, etc.

Selon vous, le superbloc peut-il être exporté vers une ville comme Lyon, qui a des morphologies urbaines très variées, médiévale dans la vieille ville, haussmannienne dans la Presqu'île, moderne et postmoderne dans le reste de l'agglomération ?

Oui, sans aucun problème. Toutes les villes ont des blocs (les dimensions des blocs sont similaires dans toutes), des rues, des activités économiques, des résidents et des voitures. Le plus important du modèle superbloc est qu'il urbanise la voiture. À Barcelone, il y a déjà des superblocs implantés dans des tissus urbains aux morphologies très différentes.

Quels sont les obstacles à la mise en œuvre des superblocs ?

Cela dépend de divers facteurs et du moment politique et social. Normalement, la principale pierre d'achoppement est le désaccord politique et le manque de vision stratégique des partis politiques qui font passer leurs intérêts particuliers

ou ceux de certains secteurs économiques avant les intérêts de la ville. Le deuxième aspect qui apparaît toujours est la résistance aux changements d'habitudes d'un petit pourcentage de citoyens. Ces derniers sont irrités pendant un certain temps, devant modifier leur itinéraire habituel pour atteindre leur destination. Après un an ou un an et demi, la plupart des opposants adoptent le projet après avoir constaté les avantages et les améliorations de la qualité urbaine qu'apportent les superblocs.

La troisième pierre d'achoppement, ce sont les actions et les pressions engagées par le secteur automobile qui véhicule son opinion à travers les médias, affirmant sa position de pouvoir puisqu'ils sont les principaux annonceurs de ces derniers.

Quelle est la place laissée aux citoyens dans le processus de fabrication des superblocs ?

Le processus participatif est long et s'opère à différentes échelles territoriales. Le Plan de mobilité de Barcelone, approuvé en 2015, l'a été après un processus participatif de deux ans et demi avec la société civile liée. L'implantation d'un superbloc passe ensuite par un processus de participation du district et un autre axé sur le superbloc lui-même et ceux environnants.

/// PROPOS RECUEILLIS
PAR GUILLAUME LAMY