

5. SUPERBLOC DE SANT
ANTONI ET POBLENOU :
LE CAS DE
ESPAI GERMANETES

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR
MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

SUPERBLOC DE SANT ANTONI ET POBLENOU : LE CAS DE *ESPAI GERMANETES*

INFORMATION

SITE INTERNET¹

<https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/what-we-do-and-why/quality-public-space/superblocks>

FACEBOOK



Exemple de rue partagée dans le Superblock de Poblenou - © ArchDaily

<https://twitter.com/bcnecologia?lang=en>

C'EST UN COMMUN PARCE QUE...

- Type de commun : espaces publics
- Forme juridique : propriété publique
- Gouvernance : gestion publique (superblocs) ou autogestion (espai germanetes)

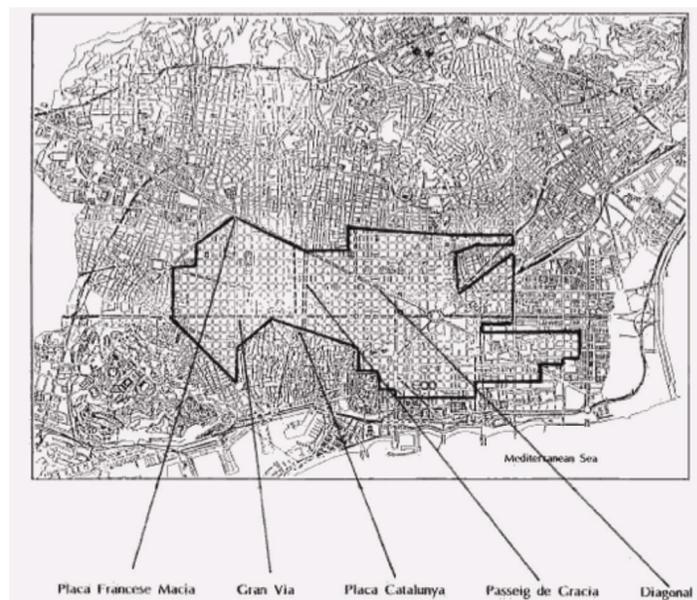
HISTORIQUE

LE PLAN DE CERDÀ

La ville de Barcelone est connue pour son plan urbain orthogonal qui s'est rapidement imposé comme un modèle qui marque l'évolution de l'urbanisme contemporain. L'ingénieur ldefons Cerdà qui s'inscrit dans

le courant hygiéniste qui transforme les villes au XIX^{ème} siècle, propose un plan de développement du territoire de Eixample (l'Extension) qui s'étend entre les quartiers anciens de Barcelone, de Raval et Gothic et des anciennes villages de Gracia, Sants, Les Corts, Horta, Sant Andreu, Sant Marti aux trames urbaines sinueuses et serrées. Visionnaire, il travaille à la recherche et à l'avènement de la « ville intégrale ». Il conçoit un plan de développement et une forme urbaine qui tiennent notamment compte de facteurs environnementaux (aération, ensoleillement), sociaux (forme égalitaire, espaces collectifs généreux) et de circulation.

Sans pour autant entrer dans le détail, il est utile de présenter ici les grandes caractéristiques du plan en damier de Cerdà. Comme le montre l'illustration ci-dessous, La Gran Via de les Corts Catalanes en constitue l'axe principal d'est en ouest. Cerdà conçoit une trame d'une grande régularité composée d'ilots carrés articulés en « districts » formés de modules de 10 x 10 îlots dont les intersections correspondent aux grandes places publiques de la ville : plaça de les Glòries Catalanes, place Têtouan, place de l'université. Le plan prévoit des rues de 20, 30 et 60 mètres de largeur, une rue plus large étant disposée à chaque intervalle de cinq rues :



Territoire de Eixample et la Gran Via. © Barcelona Field Studies Centre

¹ <http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/> <http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>
<http://www.bcnuej.org/2018/04/06/barcelona-superblocks-how-socio-political-power-struggles-shape-transformational-adaption/>

Au plan de la morphologie, Cerda introduit un autre trait distinctif : les coins des îlots sont coupés à 45° de manière à créer de l'espace public, à dégager la vue et à permettre une circulation plus fluide et sécuritaire pour les différents usagers de la trame de rues.

Dès son amorce, Cerda adapte le plan pour en augmenter la densité alors que la population de Barcelone croît rapidement. Il répond également à la pression des spéculateurs qui souhaitent augmenter les superficies bâties d'une part en ajoutant des immeubles pour compléter le périmètre des îlots, initialement ouverts sur deux côtés, et d'autre part en haussant la hauteur des immeubles dont les étages supérieurs doivent toutefois être implantés en retrait par rapport au plan de façade de manière à préserver l'ensoleillement au niveau de la rue.

LES NOMBREUSES TRANSFORMATIONS ET ADAPTATIONS AU FIL DU TEMPS

Les transformations se poursuivront reflétant les courants dominants en architecture et en urbanisme. Les ingénieurs iront même jusqu'à modifier le fonctionnement de la trame ou quadricule en introduisant des sens uniques pour augmenter la fluidité de la circulation véhiculaire. Ce geste aura des impacts importants au niveau du bruit, de la pollution et de la sécurité des piétons dans cette ville reconnue comme très dense.

Par la suite, ces approches fonctionnalistes sont remises en question et les interventions qui visent à pacifier le trafic débutent dans les années 1970. Le premier bloc libre de trafic motorisé est créé en 1993 dans le quartier La Ribera dans la vieille ville, d'autres suivront dans les années 1990 et 2000.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET CHANGEMENT DE VILLE : LES SUPERÎLOTS OU SUPERBLOCS

Les superîlots ou superblocs de Barcelone sont un concept qui apparaît dans le cadre du nouveau Plan de mobilité urbaine à grande échelle 2013-2018 de Barcelone (PMUB). La municipalité alors dirigée par une administration de centre droit propose des adaptations à la grille dans le but de réduire les émissions de dioxyde carbone et de répondre aux enjeux des changements climatiques.

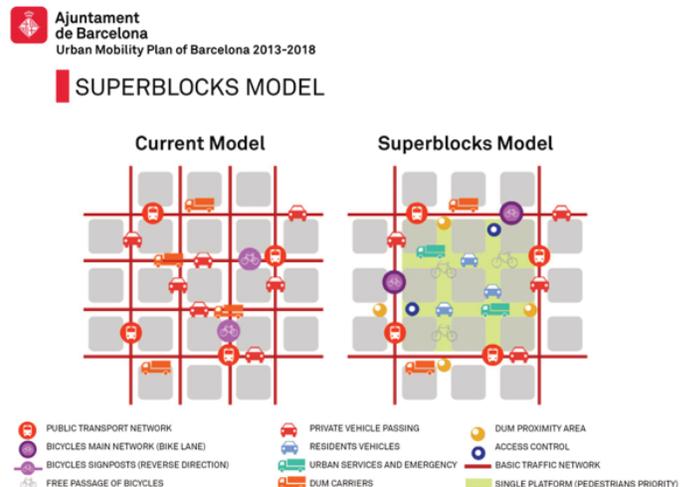
Lorsque l'Administration de BeC d'Ada Colau est arrivée au pouvoir, elle a repris et réorienté le projet en le mettant en œuvre dans le cadre du projet de grande transformation sociale de la société radicale. Le projet des superblocs est perçu non seulement comme une réponse aux problèmes de pollution et de sécurité, mais aussi comme une opportunité de redéfinir le modèle de la ville. Aujourd'hui, il est sujet à des tensions entre les partisans de différentes visions de la ville de demain.

LES OBJECTIFS DU PROGRAMME

Le programme de superblocs commence dans le mandat centre-droit avec le modèle de module de 3 X 3 îlots, qui est prévu dans 5 cas : Poblenou, Les Corts, Horta, Sants et Eixample, mais qui n'est mis en

œuvre que pour Les Corts. Il vise à redéfinir l'espace de la rue à des fins de socialisation et de récréation, à réduire la pollution et le bruit et à rendre la ville plus saine et habitable. Redonner l'espace public aux citoyens implique de repenser la mobilité en adaptant la grille de rues. Le programme articule trois réseaux de circulation en fonction de la prépondérance variable de l'espace alloué à la voiture et à la vie de quartier : principal, local et de voisinage. La place de la voiture est significativement réduite au profit de l'espace piéton et les voitures sont dirigées en périphérie des superîlots. L'espace public est pensé pour laisser une plus grande place à la verdure et il est redonné aux citoyen-ne-s. La participation citoyenne relative à la conception des interventions est un élément important du projet. Des critiques subsistent néanmoins sur le modèle qui peut être perçu comme descendant (*top-down*) plutôt qu'ascendant (*bottom-up*). Les projets en cours sont autant d'expérimentations de ces nouvelles approches d'aménagement et d'appropriation de la ville.

Lorsque l'administration de BeC d'Ada Colau arrive au pouvoir, elle fait vraiment face à la pacification du réseau Ensanche, jusque-là inconnu. Seuls les vieux quartiers avaient été pacifiés. Mais dans son application, il modifie le modèle 3x3 vers une proposition d'axes verts à pacifier, où chaque croisement de deux axes pacifiés sera un carré comme point



Le modèle des Superblocs et sa trame urbaine, ©Ville de Barcelone

de rencontre et de relation.

LES APPROCHES ET NIVEAUX D'INTERVENTION VARIENT SELON LES PROJETS :

Si nous analysons la mise en œuvre de superblocs, nous observons que plusieurs approches (types d'intervention) sont à considérer :

NIVEAU D'INTERVENTION	TYPE D'INTERVENTION	
Bottom-up	DIY urbanism: interventions localisées initiées par des organismes et des groupes de résidents du quartier, avec le soutien de la municipalité	Espai Germanetes
Intermédiaire	Going simple: Interventions limitées de la municipalité afin de permettre une réappropriation de l'espace public par les citoyens (végétalisation, réflexion des bordures pour délimiter un espace, etc.)	Superbloc de Poblenou
Top-down & Bottom up	Une définition achevée des interventions comme dans le cas de Poblenou (réaménagement en dur de l'espace public au profit du piéton mais sans réelle possibilité de réajustements), avec une attention portée à l'implication des citoyens dans le processus	Superbloc de Sant Antoni, abords du marché

LES PROJETS ET LEUR DISTRICT

LE SUPERBLOC DE SANT ANTONI :

Ce projet met en valeur le secteur du marché Sant Antoni, entièrement rénové et réouvert au public en 2018. Le projet mené par la municipalité a été développé avec la participation des résidents, des commerçants et des personnes morales du quartier. Quelque 5 000 mètres carrés ont été redonnés aux résidents locaux en 2018 et à laquelle une superficie additionnelle de 21 000 mètres carrés vient s'ajouter en 2019. Les piétons ont largement priorité et gagnent d'importants espaces à des fins récréatives. La Ville a installé du mobilier urbain, des aires de jeux pour les enfants et des emplacements dédiés à l'agriculture urbaine. Le projet n'a pas été conçu pour être testé et implanté de manière progressive.



Réaménagement dels carrers Borrell aux abords du marché de Sant Antoni .
©Ville de Barcelone

LE SUPERBLOC DE POBLENOU

Le secteur Poblenou, à vocation largement industrielle, a une forme urbaine qui le distingue de la morphologie typique de Cerda. Les interventions ont une esthétique fortement influencée par l'urbanisme tactique ou *DIY urbanism*. Dans le quartier, la vitesse des automobilistes est limitée à 20km/h, piétons, cyclistes et voitures se côtoient et le déplacement du piéton a été optimisé, notamment en fermant certains carrefours pour y aménager des espaces ludiques ou des voies entièrement piétonnières.

Les aménagements conçus et testés avec les citoyens soulèvent pourtant certaines tensions dans le quartier, que ce soit vis-à-vis des enjeux de gentrification associés à ces nouveaux aménagements, relativement à la façon dont ces aménagements ont été co-imaginés avec les résidents du quartier, ou encore concernant la durée des trajets en automobile que certains estiment augmentés.



Aire de jeu dans le superbloc de Poblenou, Novembre 2018

ESPAI GERMANETES – UN PROJET DE REVITALISATION D'UNE FRICHE URBAINE

Ce terrain vacant est maintenant une propriété municipale que la population locale a revendiqué pendant près de 5 ans. Lorsqu'en 2013, le conseil municipal a lancé un appel à contribution qui offrait aux résidents de transformer des parcelles vacantes en espaces dynamiques. Dans cet appel à contribution, le conseil municipal avait émis le souhait de développer un projet qui nécessiterait le coût minimum pour les coffres municipaux. Ainsi, plus la proposition était économiquement autonome, meilleures étaient les chances de recevoir un score plus élevé.

Le projet lauréat pour « Espai Germanetes », intitulé *Recreat Cruïlles*, fut celui proposé par l'association de voisinage de l'Esquerra de l'Eixample qui avait obtenu l'attribution temporaire d'une superficie de plus de 5 500 mètres carrés. Le groupe spontané de citoyens s'auto-organise et définit la vocation du lieu qui reçoit une variété d'activités destinées à promouvoir des expériences collectives pour redynamiser le quartier. Il s'agit d'un projet d'aménagement et d'occupation inclusif qui constitue une expérimentation citoyenne démocratique et autogérée.

L'impact de Espai Germanetes dépasse aujourd'hui le simple cadre de la parcelle de 5 500 mètres carrés : alors que le groupe de citoyen désire lutter contre les îlots de chaleur et redonner davantage de place aux initiatives citoyennes et au verdissement de l'espace public, le projet développe aujourd'hui un important corridor vert à l'échelle du quartier en introduisant des parterres réaménagés, en disposant des bacs hors-sol, sur la voie publique, en installant des jeux pour enfants, etc.



Présentation du projet Espai Germanetes lors de la mission des communs à Barcelone, Novembre 2018

IMPACTS ET RETOMBÉES

Ces projets illustrent la grande variété des expérimentations et des apprentissages en cours autant du point de vue de la municipalité que des résidents et acteurs locaux, commerçants et de la société civile. Les projets mettent également en évidence l'évolution des façons d'intervenir sur l'espace public qui comportent divers niveaux de flexibilité et de possibilités d'ajustements.

La ville devient un lieu plus habitable et convivial. Ces actions ne se font pas sans tension puisque les interventions contribuent à concrétiser un autre concept de la ville au service d'un modèle sociétal alternatif

qui peut bousculer les habitudes et les valeurs des tenants d'une ville essentiellement au service de l'activité économique. En contrepartie, elles attirent de nouveaux résidents avec pour conséquence négative d'augmenter les valeurs foncières, ce qui compromet les objectifs d'inclusion sociale du modèle.

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Au premier abord, on constate également une **absence de vision d'ensemble** (aménagement proposés, continuité avec la trame urbaine existante, jonction entre les différents quartiers, etc.) entre les districts qui sont réaménagés dans le cadre de ce plan d'urbanisme. Ces différences d'un quartier à l'autre constituent tout de même l'essence de Barcelone, cependant, elles rendent le travail de la ville de Barcelone d'autant plus complexe.

Les projets présentés ci-dessus permettent de comprendre que les Superblocs et les enjeux de mobilité urbaine à Barcelone constituent un défi important, notamment en ce qui concerne la coordination des acteurs impliqués dans ces projets. La collaboration et la convergence d'intérêts ne va pas de soi, et ce autant pour l'administration municipale, les aménagistes que les citoyen-ne-s qui désirent s'impliquer dans ces projets.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

Tous les acteurs reconnaissent aujourd'hui la nécessité de repenser la ville. Certaines **conceptions sont plus techniques** sans pour autant **remettre en question le modèle économique dominant** alors que d'autres, telle que celle qui est portée par l'administration municipale, ont l'ambition de **redéfinir la ville et les rapports sociaux** qui s'y déroulent. L'aménagement de la ville fait face dans ce contexte à un ensemble d'**enjeux qui sont autant politiques, sociaux, techniques, culturels et idéologiques**.

On relève l'importance de **l'ancrage local des projets et l'historique des quartiers** au sein desquels prennent place ces aménagements. Cet apprentissage est comparable à celui qui peut-être fait à Montréal ainsi qu'à son histoire, et la façon dont les communautés se sont mobilisées au sein des grands projets d'aménagement.

AUTEUR·E·S DE CETTE FICHE

Nadim Tadjine : Analyste – Designer pour l'organisme à but non lucratif Espaces temps et Doctorant à l'École de design de l'Université Laval

Élaine Gauthier : Conseillère en aménagement à la Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Direction de l'urbanisme, Division du patrimoine

Pour consulter l'ensemble de fiches : <http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/>

