

# L'inspiration barcelonaise

Depuis quelques années, la capitale de la Catalogne planche sur un projet de quartiers apaisés. Profitant de leur configuration orthogonale, quatre « superblocks » sont déjà concrétisés.

**G**and, Copenhague, de nombreuses cités aux Pays-Bas... Les villes aux quartiers apaisés abondent. Mais celle dont on peut le plus facilement tirer des enseignements déclinables à Bruxelles, c'est Barcelone. Son projet Superilla, ou Superblock, concerne exclusivement l'extension de la capitale catalane, pensée et réalisée au XIX<sup>e</sup> siècle par l'ingénieur Ildefonso Cerdà. Les rues y sont larges de 20 à 50 mètres, et parfaitement perpendiculaires. Elles dessinent des carrés urbanisés de 113 mètres de côté, appelés îlots, et hébergeant jusqu'à mille personnes. Un « superblock », ou maille, est composé de trois fois trois îlots (voir infographie ci-contre). S'il abrite une population aussi dense que celle d'une petite ville, sa taille est réduite à 400 mètres de diamètre. De quoi le traverser en à peine cinq minutes à pied.

« L'intérieur d'un superblock est dédié à la mobilité douce, décrit Geoffrey Grulois, professeur à la faculté d'architecture de l'ULB, mais aussi à des usages de quartier (NDLR : espaces verts, jeux pour enfants, marchés...) comme c'est le cas dans les mailles apaisées prévues dans le plan bruxellois. Les voies y étant très larges et les coins des îlots chanfreinés, les carrefours sont transformés en places de 120 mètres sur 120 mètres. C'est presque aussi grand que la place Flagey, à Bruxelles ! L'asphalte qui préexistait du temps où tout cela était dédié à la voiture est coloré et agrémenté de mobilier urbain temporaire en bois. Ces espaces publics

compensent le fait qu'il y a peu de parcs et peu d'espaces verts à l'intérieur des îlots, lesquels sont globalement occupés par des parkings et des magasins. »

### ROULER À 10 KM/H

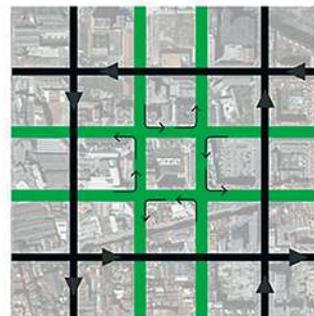
Aucune rue n'est 100 % piétonne. « A l'intérieur d'un superblock, chaque îlot est entouré d'une boucle à sens unique, sur laquelle les résidents et les livreurs ont le droit de rouler en voiture à 10 km/h (voir ci-contre). Les avenues étant fort larges, maintenir un axe de circulation prend peu de place », poursuit Geoffrey Grulois. S'y ajoute un espace de dépôt, à partir duquel opérer des livraisons par vélocargo.

Sur les artères qui bordent le superblock, la vitesse est limitée à 50 km/h. C'est là que roulent les transports en commun, sans jamais pénétrer dans la zone apaisée. L'objectif de Salvador Rueda, chargé de la planification urbanistique à Barcelone, est d'avoir un arrêt de bus à moins de cinq minutes à pied des îlots, avec deux minutes en moyenne d'attente aux arrêts. Il a calculé qu'une baisse de 13 % de l'utilisation de la voiture suffirait à éviter l'engorgement des axes périphériques à la suite du report du trafic de transit.

Jusqu'à présent, quatre superblocks ont été réalisés à Barcelone. Si une gentrification, menant à l'exclusion de certains groupes sociaux, y a été observée, ainsi qu'un essor du tourisme, la ville a répondu en régulant les loyers et les opérateurs touristiques, comme Airbnb.

L'ancienne majorité politique locale était très favorable au

## LE MODÈLE SUPERBLOCK



SOURCE : SCUDARELLI 2019

### LA CIRCULATION

**■** Autour de chaque îlot, une boucle à sens unique est réservée aux véhicules des résidents et livreurs (10 km/h).

**■** Les transports en commun circulent sur les artères bordant le superblock (50 km/h).



SOURCE : BCNECOLOGIA

### L'HABITAT

L'intérieur d'un superblock est notamment dédié à des usages de quartier : espaces verts, jeux pour enfants, marchés...

projet Superblock. « La nouvelle se concentre sur la verdissement d'axes complets de l'extension de Barcelone, contextualise Geoffrey Grulois : on piétonnise là où on comptait trois à quatre bandes de circulation. C'est proche de ce que l'on a fait avec le piétonnier du centre-ville de Bruxelles. »

Laetitia Theunis

**« L'intérieur d'un superblock est dédié à la mobilité douce. »**