



Daniel Byström.
© Good-design.org

STREET MOVES, LA CITÉ DE LA MINUTE

Soizic Briand

Daniel Byström, designer et manager de projet à ArkDes, le think tank d'architecture et de design suédois, chapeaute Street Moves, programme d'îlots conviviaux installés sur les places de parking dans les rues de villes suédoises depuis l'automne. Un moyen rapide de transformer la ville sans projet d'urbanisme complexe et en lien avec la population.

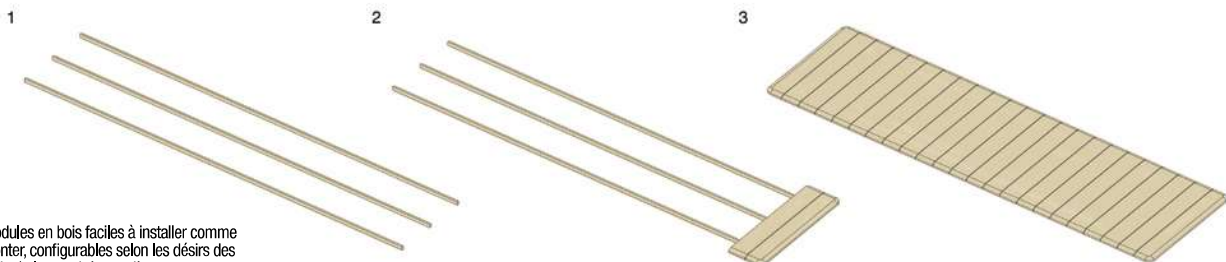
Avec la cité de la minute (One-minute City), vous semblez aller plus loin encore que la « ville du quart d'heure » de Carlos Moreno⁽¹⁾ en termes de réduction du temps. De quoi s'agit-il exactement ?

Daniel Byström : Nous ne sommes pas en compétition avec la ville du quart d'heure, au contraire, elle nous inspire. La One-minute City de notre projet Street Moves est l'une des applications possibles de la réappropriation des espaces publics par les piétons. Elle est partie prenante de la politique gouvernementale, qui a pour objectif de rendre les rues conviviales, animées et saines d'ici à 2030. Pour cela, nous créons des îlots d'activités multiples sur des places de parking. Nous voulons donner plus d'espace aux interactions sociales dans les rues afin qu'elles n'appartiennent pas qu'aux voitures. Nous avons commencé l'automne dernier à Stockholm avec des premiers modules en bois conçus par Olle Lundberg. Ils sont modulables et leur taille correspond

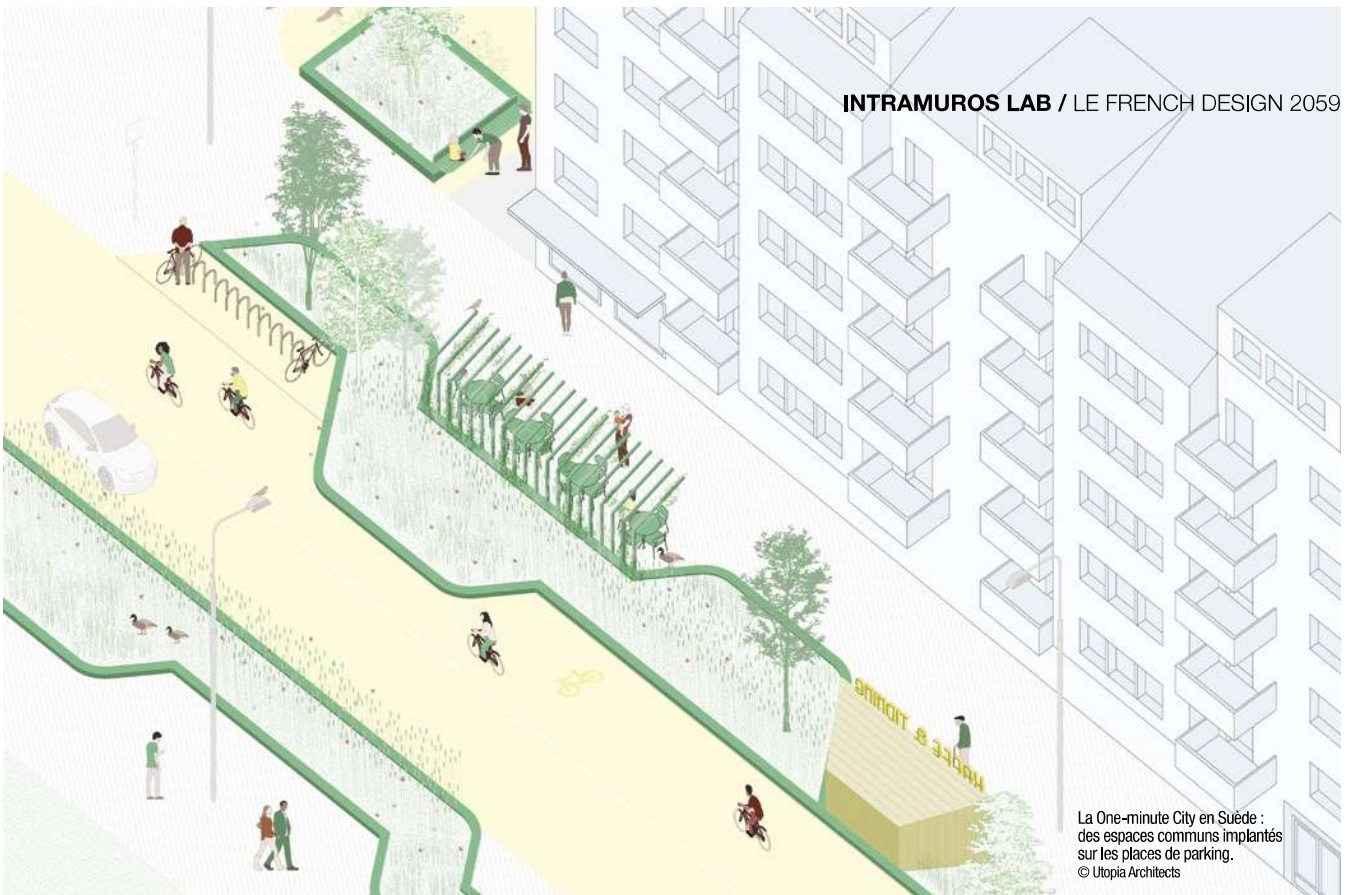
exactement à une place de parking. Ce sont des solutions semi-permanentes – elles peuvent être enlevées facilement, être seulement saisonnières mais peuvent aussi s'agrandir –, suffisamment solides pour durer. Elles ont été réalisées suivant les besoins exprimés par les habitants avec, donc, des tables, des chaises, des bancs façon sofa, des parking à vélos ou à trottinettes, des petits potagers...

Quel est l'intérêt de se soucier du pied des immeubles et de la rue en bas de chez soi comme d'impliquer la population ?

D. B. : Pour transformer la ville, s'occuper de ce qui est au plus proche de chacun est un moyen très efficace de modifier les habitudes sur le long terme. Une fois que les gens ont pris possession de l'espace, ce n'est plus possible de les déloger. Partout où les îlots ont été posés, ils ont été utilisés immédiatement. Au-delà du design même,



Des modules en bois faciles à installer comme à démonter, configurables selon les désirs des habitants de la rue et du quartier.



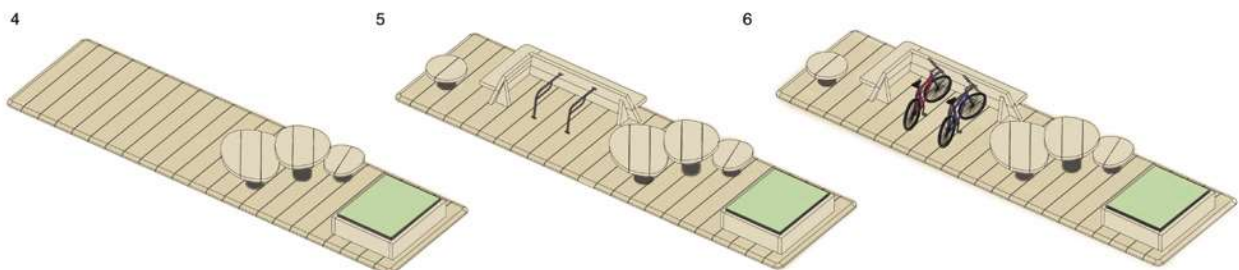
La One-minute City en Suède :
des espaces communs implantés
sur les places de parking.
© Utopia Architects

l'objectif est surtout de démontrer que d'autres approches de développement urbain sont possibles. La planification urbaine a montré ses limites, ses retards dus aux contingences ou aux structures économiques peuvent être dangereux, et, dans un monde qui évolue vite, elle est rapidement obsolète. Ici, la rue se transforme réellement et rapidement. Les rues peuvent ne pas seulement dépendre des services d'administration du trafic ou des jardins mais aussi appartenir aux gens. Cela nécessite donc de les impliquer dès le début du projet, de demander leur avis. Ce sont eux qui décident combien de places de parking peuvent être supprimées dans leur voisinage, par exemple. Ils apportent aussi des idées, s'approprient l'objet plus facilement et, donc, en prennent soin.

Concrètement, comment procédez-vous pour designer ces modules de rue et pour les déployer dans les municipalités ?

D. B. : Nous parlons avec la population et nous l'impliquons grâce à des ateliers et des consultations. C'est un processus qui peut paraître très long, mais c'est une étape indispensable. Prendre des raccourcis est dangereux. Il n'y a pas de recette simple, mais je pourrais tout de même résumer la méthode par « plus de discussions et plus de réalisations ». Pour changer les mentalités, il faut absolument consulter tout

le monde. Nous travaillons avec des experts aux compétences complémentaires : anthropologues, urbanistes, architectes, designers... C'est tout un processus de design : expérimenter, apprendre en faisant, impliquer, faire participer les gens et déployer à l'échelle nationale avec l'aide de Vinnova, l'agence suédoise de financement de l'innovation, qui est notre partenaire financier. Pour la première étape, nous avons mis en place des Pocs (*proof of concepts*), des prototypes. Le passage au réel, au physique, est important pour que la population puisse cerner les tenants et les aboutissants. Puis on observe, on interroge, on voit ce qui marche, ce qui doit être modifié, enfin, on met en place un module plus durable. Et cela a un effet boule de neige : plus on en installe, plus les villes sont intéressées. Aujourd'hui, Göteborg et Malmö ont rejoint le mouvement. Elles voient que ce ne sont pas seulement des places de parking qui pourraient leur rapporter de l'argent qu'elles perdent, mais aussi qu'une nouvelle sociabilité se met en place, que les gens sont demandeurs. Notre premier sondage a montré que les expérimentations ont convaincu. Les équipements ont été utilisés même en hiver pour s'asseoir au soleil, par exemple. Le design des modules installés est aimé par 70 % des Suédois concernés, et dans les rues qui ont été fermées aux abords des écoles et équipées d'aires de jeux imaginées avec les enfants eux-mêmes, la fréquentation piétonnière a augmenté de 400 %. ...





Modules de dépôt de trottinettes et bancs dans la rue Götgatan, la plus animée du centre de Stockholm.
© Lundberg Design/Vinnova

Le design est-il partout le même ?

D. B. : Non, il peut varier, nous proposons d'abord une idée, une méthode, libre aux villes comme aux habitants de travailler avec d'autres designers, de trouver d'autres solutions. Ainsi, ce design évolue. Nous n'étions pas certains de la réussite du projet, mais, déjà, les utilisateurs réclament plus de verdure et de nouveaux aménagements. Les modules vont désormais pouvoir accueillir des potagers mais aussi proposer des perchoirs et des mangeoires pour les oiseaux, des petits jardins. On peut imaginer également un développement de l'agriculture urbaine en été, puisque nous avons alors presque vingt-quatre heures de soleil en continu. Certains îlots vont être électrifiés pour pouvoir ajouter de l'éclairage et des bornes de recharge pour les scooters électriques ou tout autre engin mobile. Avec le développement du télétravail, on peut même imaginer du coworking en plein air, tout est à inventer... L'idée est d'être flexible et adaptable. Pendant la crise sanitaire, nous avons privilégié les micro-mobilités plutôt que les transports en commun. Ces modes de transports électriques ont énormément crû, ainsi que les solutions de partage de voitures. Il faut donc proposer des solutions et des lieux pour les garer et les recharger. Là aussi, difficile de revenir en arrière.

Comment réagissent les constructeurs automobiles, par exemple ? Au pays qui a vu naître, fin 2018, le « flygskam », la honte de prendre l'avion face à l'urgence climatique, la voiture devient-elle, elle aussi, un objet moins prisé ?

D. B. : Volvo participe à notre expérimentation et est l'un de nos partenaires avec sa branche de mobilité partagée M, tout comme les scooters électriques Voi, avec lesquels nous travaillons pour les bornes de recharge. Ils savent bien que les choses évoluent. Une étude de Volvo montre ainsi que mettre à disposition une voiture partagée dans les rues peut remplacer jusqu'à 8 voitures sur 10. Une autre montre que les voitures restent à l'arrêt pendant 97 % du temps, ce qui en fait un usage très limité et montre qu'il y a bien un problème. Le véhicule individuel devient un bien coûteux quand il existe d'autres choix. Comme ceux-ci se multiplient, il paraît de moins en moins indispensable, surtout en milieu urbain.

L'évolution des villes dépend donc moins de la technologie que des usages.

D. B. : On peut faire beaucoup avec la technologie, mais il ne faut jamais oublier la perspective humaine et les modes de vie. L'innovation et la smart-city peuvent être low tech. Je travaillais dans le tourisme avant. La question du « comment voyager-t-on ? » s'est effacée devant le « pourquoi ? ». Il faut toujours se poser la question de l'objectif, du sens : quel intérêt si c'est pour une réunion quand on peut la faire par visio ? En revanche, découvrir le monde, rester un mois dans un pays conserve son intérêt. Il n'est pas question d'émettre de jugement, de dire que c'est mauvais. De la même façon, en ville, les rues étaient d'abord faites pour une circulation efficace. Mais quelle est la valeur de cette efficacité ? Est-ce que cela a du sens ? Qu'est-ce que nous voulons dans nos villes ? Si c'est plus d'inclusion, de développement social, de partage et moins de pollution, la One-minute City y participe. Nous voulons le retour des enfants dans la rue ! Les terrains de jeux ont été créés par la voiture : pour mettre les enfants en sécurité hors des rues.

Vous voulez revenir à la ville du XIX^e siècle ?

D. B. : La ville d'il y a cent ans pourrait être un modèle, avec ses trams, ses chevaux, ses petits métiers et tous ces gens dans la rue... Ce que nous faisons aujourd'hui, c'est presque du réaménagement. (Rires.) Pour ramener les enfants dans la rue, il faut mieux les sécuriser, en faire un espace de partage pour tous. Nos villes sont plus diverses qu'avant : il y a ainsi 180 nationalités différentes à Malmö. Comment faire pour que tout le monde se sente bien ensemble ? Le projet est aussi social, il peut créer de la sécurité et plus de compréhension en augmentant les possibilités de rencontres et de partage. /

⁽¹⁾ Voir sur le site Intramuros.fr



Poursuivez la réflexion
en flashant ce QR Code