



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



plan
urbanisme
construction
architecture

APPEL À CONTRIBUTIONS

LA CRISE SANITAIRE, LA VILLE ET L'HABITAT : QUESTIONS POUR LA RECHERCHE

DOUCE VILLE : espaces publics post-crise à mobilité réduite

Prof. Arch. Renzo Lecardane - DARCH/Université de Palerme (Italie)

Prof. Ing. Tullio Giuffrè - Faculté d'Ingénierie et d'Architecture/Université de Enna Kore (Italie)

La crise sanitaire COVID-19 a radicalement réduit les déplacements et a mis en évidence la grande vulnérabilité de la santé publique surtout en Europe et aux États-Unis. La difficulté d'anticiper les effets possibles de la pandémie tient également au fait que la crise actuelle est unique en son genre également du point de vue de l'impact sur la mobilité. Nous vivons dans une situation sans précédent, dans laquelle certains droits fondamentaux ont été suspendus, notamment la liberté de circulation (Kaufmann V. 2020) et le « droit à l'espace ». La crise sanitaire affectée à l'échelle globale par la pandémie de COVID-19 démolit effectivement de nombreux principes consolidés depuis 20 ans dans le domaine de la mobilité. Le rôle du projet multidisciplinaire d'adaptation de l'espace collectif aux nouvelles catégories de distanciation physique est donc évident ; il s'agit de réfléchir au projet des nouveaux espaces de qualité pour le déplacement de ses habitants, piétons et cyclistes.

Quelle direction et quelles transformations sociales et économiques les systèmes de transport révèlent-ils? Et cette situation peut-elle rendre au niveau urbain et à la grande échelle en égale mesure? L'étroite connexion du choix intermodal des déplacements individuels et collectifs pour la définition de l'espace public détermine la frontière du projet multidisciplinaire, architectural, urbain et infrastructurel, pour adapter l'espace collectif aux catégories de «distanciation sociale» et qualité pour la ville. En tout cas, il s'agit de simplifier les critères de choix des modèles de développement des réseaux des infrastructures et des transports.

Deux sont les fondements incontestables sur lesquels construire la transition actuelle: la transformation numérique et la transformation verte. Même si sur le coup, cela peut apparaître une dichotomie, un oxymore, avec le recul on peut définir une stratégie nécessaire (disponibilité numérique et systèmes à faibles émissions) et adaptable aux besoins de la société post-pandémique COVID-19.

Les nouvelles exigences actuelles influencent le thème de la reprise progressive et maîtrisée de la mobilité urbaine en préfigurant une «ville de proximité» fondée, avant même de l'espace public, sur les comportements et les relations entre les personnes, sur l'accessibilité et la sécurité. Permettre les déplacements courts et de proximité, sur une distance idéale de 15 minutes, tel est l'objectif des projets lancés avant la crise pandémique, *Eco-Métropole* pour Copenhague, *La Ville du quart d'heure* pour Paris et le programme *Places ouvertes dans chaque quartier* pour Milan. La *Stratégie d'adaptation* de Milan 2020, élaborée et lancée lors de l'urgence Covid-19, mise en œuvre pendant la Phase 2, encourage la mobilité active comme alternative ou intégration pour les déplacements à l'échelle urbaine et territoriale une fois réactivées la plupart des activités professionnelles, ainsi que les écoles et les universités. Ces expériences montrent tout le potentiel de flexibilité et d'adaptabilité des espaces de la ville contemporaine, en respectant la crise sanitaire et en se focalisant aussi sur le comportement des personnes, ce qui nécessite une distanciation sociale. Il s'agit de développer de nouvelles actions sur le corps urbain de la ville dans lesquelles la relation entre mobilité et santé publique peut accélérer l'expérimentation de nouveaux modèles d'espaces, piétons et cyclables, notamment dans des contextes urbains densément habités à travers la réutilisation des espaces interstitiels du tissu urbain. Si d'une part il est nécessaire d'adapter l'espace public à la crise sanitaire, d'autre part l'hypothèse de reconnections de l'habitat aux écoles et aux services empêche la surcharge des moyens de transports en commun et l'utilisation généralisée de la voiture privée. Les comportements à redéfinir affectent le thème de la récupération progressive et maîtrisée de la mobilité urbaine dans le cadre de la définition d'une « ville douce » fondée non pas sur la lenteur des connexions mais sur l'accessibilité, la relation et la sécurité des habitants.

Cette contribution vise à montrer une différente interprétation de la ville dense à partir de la thématique de l'accessibilité «renforcée» et de l'utilisation des véhicules privés à basse vitesse. Il s'agit, en particulier, des applications des concepts des *Living street*, *shared*

space, zone 30, home zones ou *community streets* expérimentés dans quelques villes européennes, où les exigences «structurelles» sont combinées aux exigences «fonctionnelles» qui visent à restituer la qualité de l'espace de la rue au profit de l'expérience de la promenade urbaine. Le retour à la mémoire de la démarche du flâneur de Walter Benjamin, qui sans but préconçu, parcourt la ville dans une sorte d'errance somnambulique et lucide, et qui réinvente la lenteur pour prendre le temps de découvrir l'insolite ; ou encore la successive implication de l'expérience directe permet de percevoir un nouveau lexique de la découverte et l'opportunité de se perdre (Augè M. 2010), nous amènent au potentiel imaginaire du «gestes de barrière» (Latour B. 2020) non seulement contre le virus, mais aussi contre le retour à un système faussement irréversible, expérimentant dans la manière de produire l'espace ce qui est souhaitable et ce qui a cessé de l'être.

Mots-clés: espace public, mobilité, pandémie, innovation, imagination, crise sanitaire

Brève biographie des auteurs

Renzo Lecardane, Architecte, docteur en *Progettazione Architettonica* de l'Université de Palerme (dir. Prof. Cesare Ajroldi) et en Urbanisme et aménagement de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées-LATTS (dir. Prof. Antoine Picon). Professeur de théorie et projet architectural et urbain à l'Ecole d'Architecture de l'Université de Palerme est membre du Département d'Architecture et du Laboratoire Infrastructure Architecture et Territoire (LIAT-ENSA Paris Malaquais). En 2013, est fondateur et responsable scientifique du Groupe de recherche *LabCity Architecture* (DARCH-UniPA) qui oriente ses activités dans le courant des recherches sur la transformation de la ville contemporaine ainsi que sur les phénomènes d'expérimentation et innovation de l'espace public. Il est membre du Collège Doctoral de recherche en Théorie et Projet d'Architecture de l'Université de Rome "La Sapienza".

Tullio Giuffrè, Ingénieur civil, PhD (Polytechnique de Milan/Ryerson Polytechnic de Toronto) en Géodésie et Géomatique. Depuis 2014, il est Professeur de Routes, chemins de fer, aéroports à la Faculté d'Ingénierie et d'Architecture de l'Université de Enna-Kore. Ses recherches traitent la planification et de la conception de ports à travers des expériences à l'étranger et dans le domaine de la gestion de la mobilité, des systèmes de *Smart Mobility*, et plus récemment il a été responsable des projets et des gestions des infrastructures aéroportuaires. Depuis 2019, il est membre expert du Comité Technique administratif de la Direction des Œuvres Publiques pour la Sicile et la Calabre en Italie.