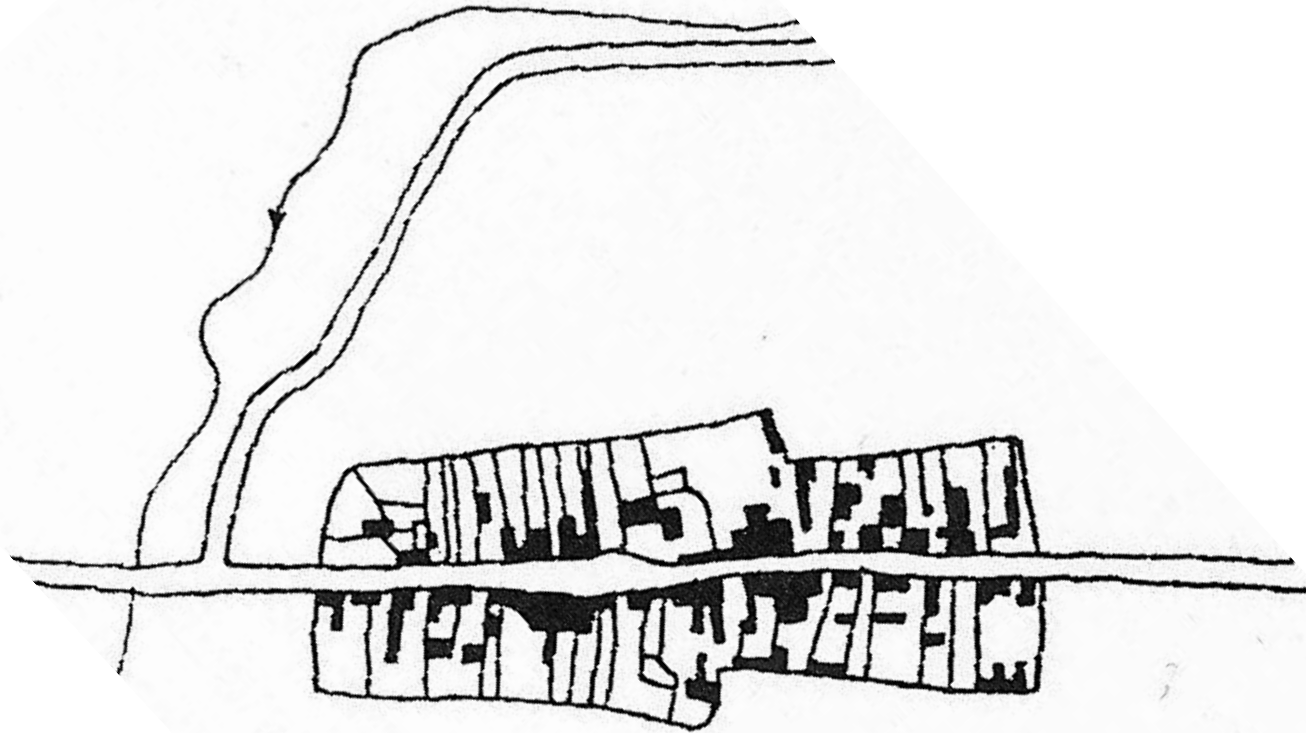


Traffic **space**

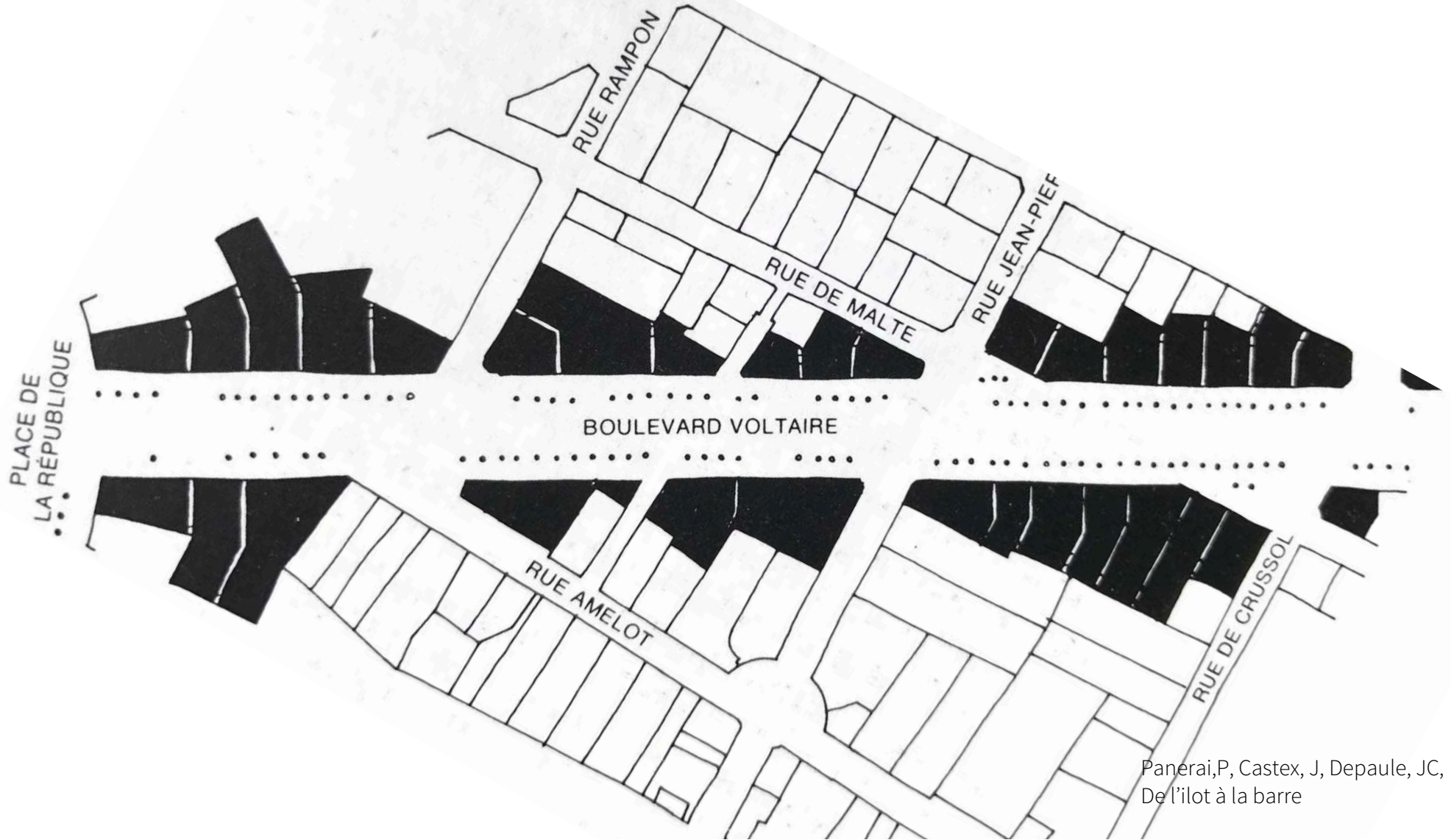
Promotion du vélo en Suisse: Enjeux, mesures et stratégies,
journées Biennales de la Faculté des Géosciences et de l'Environnement de l'Université de Lausanne.

The roadside village



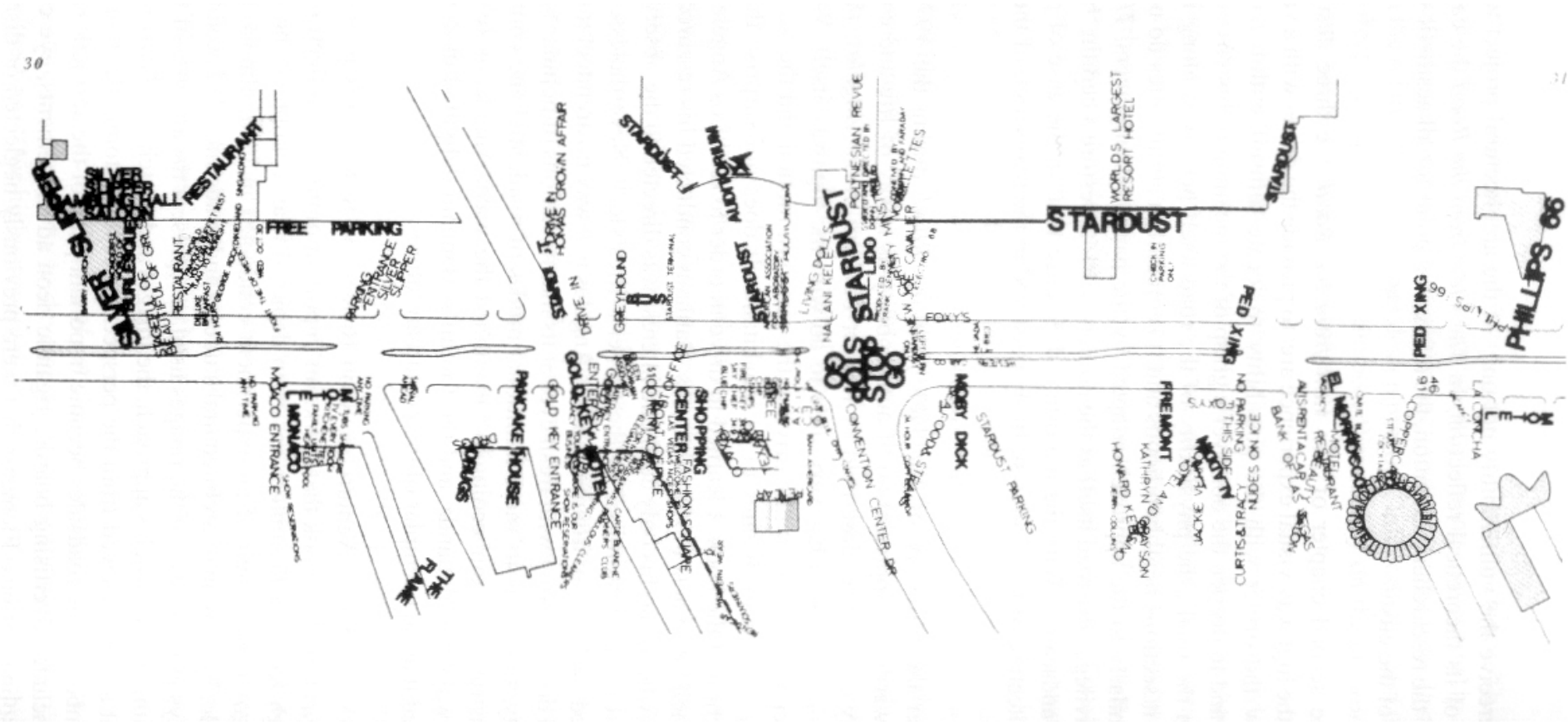
WULVESFORD

Le boulevard

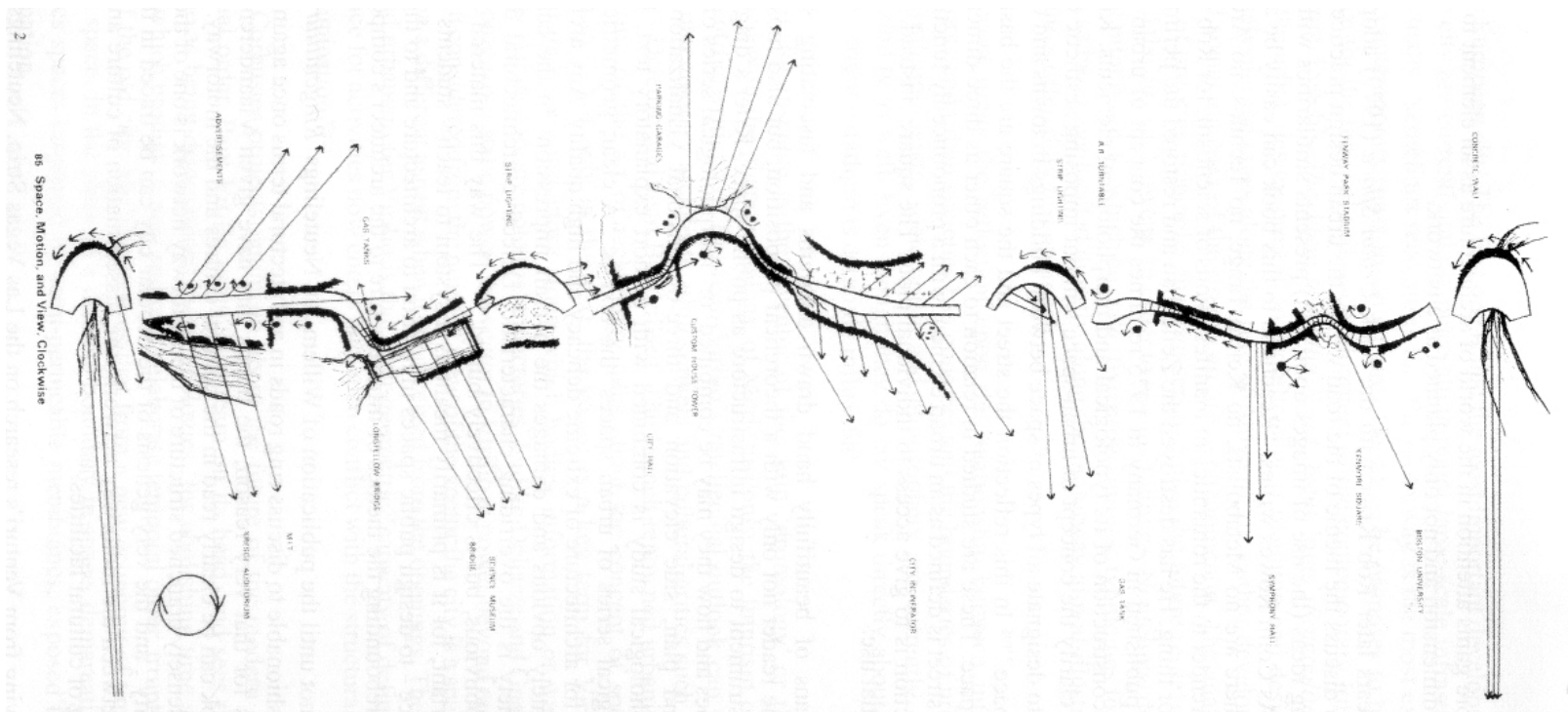


Panerai, P, Castex, J, Depaule, JC,
De l'ilot à la barre

The strip

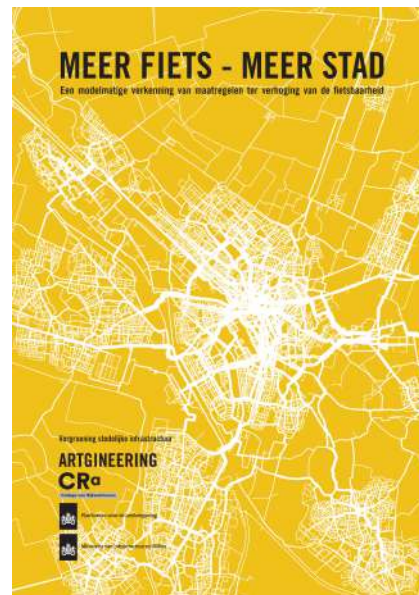
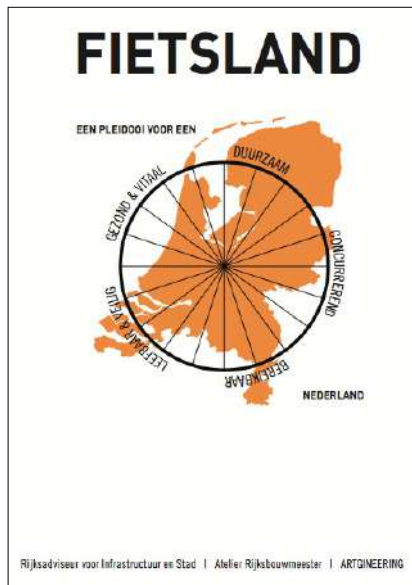


The road



Lynch, K,
The view from the road

La Piste ?



Fiets strategie Groningen: Artgineering

TIME TO GET TO WORK!

Over the coming years we will work hard to implement the cycling strategy. We translated our cycling strategy into a large number of specific measures that have been set out in the list alongside. In a separate implementation programme we describe our plans for the coming years, and the costs thereof.

STRATEGY 1: BICYCLES FIRST

- Bicycle tunnel Main Railway Station and underground bicycle parking
- Heated bicycle paths with geothermal energy or thermal energy from wastewater
- Bicycle Effect Analysis (BEA) for new spatial developments
- Bicycle paths free from snow and ice
- More intelligent traffic lights
- Increase traffic safety
- Education vulnerable target groups

STRATEGY 2: A COHERENT BICYCLE NETWORK

- Park & Bike at all P+R locations and railway stations
- Accelerate Bicycle Route Plus Helperzoom-Haren
- Quality improvements and make main bicycle network more recognisable
- Add missing links to main bicycle network
- Separate cars and bicycles in main bicycle network
- Fast bicycle connection Meerstad ("fast lane")
- Bicycle Routes Plus Winsum, Ten Boer, Leek en Haren
- Bicycle highway Groningen-Assen

STRATEGY 3: SPACE FOR BICYCLES

- Design the canal ring as an alternative for through cyclists
- Bicycle street Korreweg in combination with plans for Oosterhamrik-route and Gerrit Krol-bridge
- Improve quality of urban environment city centre
- Improve Smart Route Zernike and expand to Main Railway Station
- New Smart Routes
- Apps for advice about the smartest, fastest, shortest and safest route
- Encourage provisioning in city centre by bicycle

STRATEGY 4: TAILORED BICYCLE PARKING

- New bicycle parking Vismarkt/ Haddingestraat and temporary parking in vacant shop premises
- Remove car parking spaces for more bicycle parking in districts
- Increase quality of city centre bicycle parking (easier to find, look and access)
- Experiment with bicycle parking on the street
- Expansion and quality improvement of parking capacity at P+R locations and railway stations

STRATEGY 5: THE STORY OF GRONINGEN CYCLING CITY

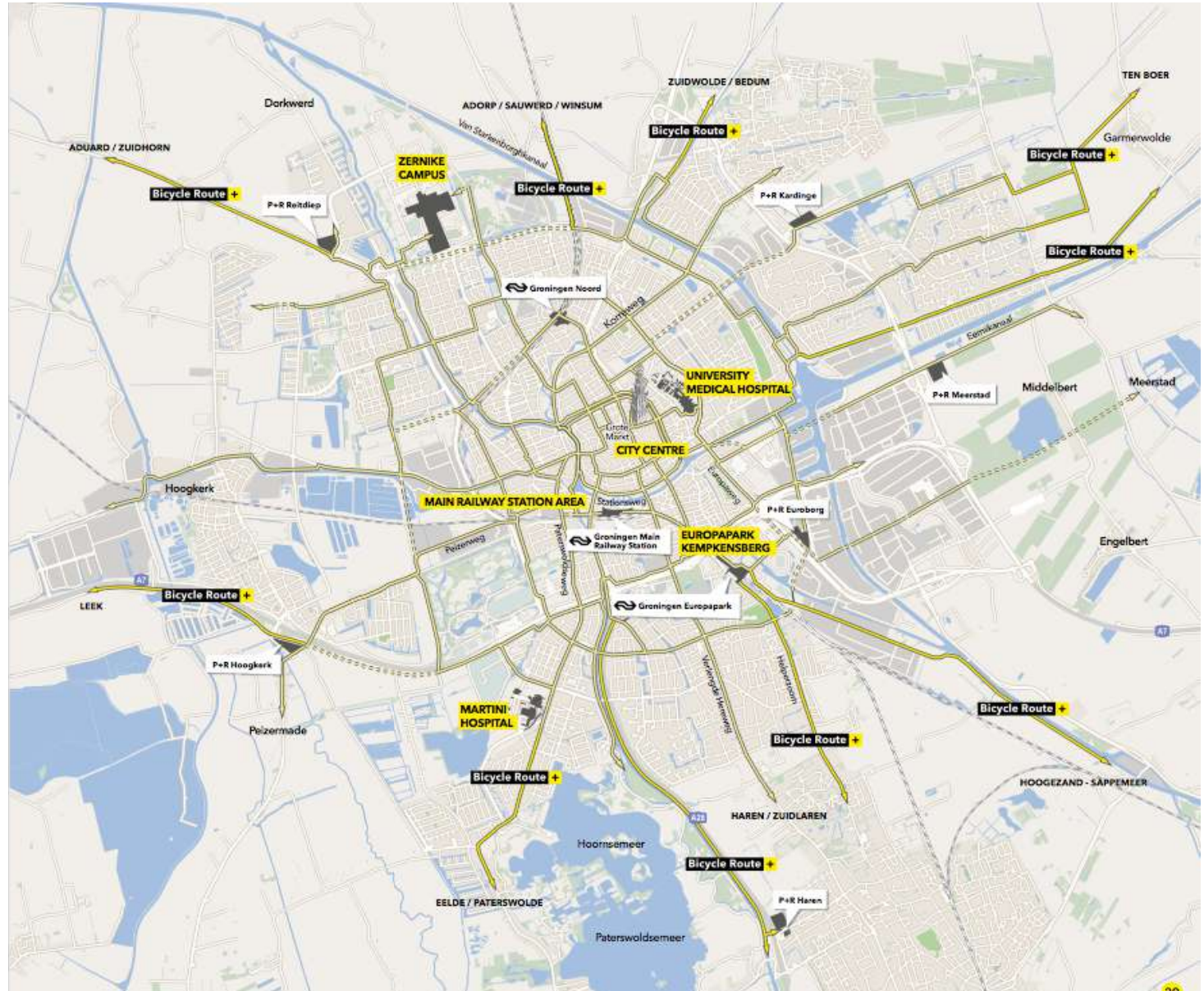
- Use 050 Cycling City logo on traffic lights, paths, etc
- Year of the Bicycle 2016
- Candidacy best Cycling City in the Netherlands 2016
- Organise major national or international cycling conference
- Cycling events
- Communicate Groningen - Cycling City at conferences and symposiums
- Annual questionnaire, monitor and bicycle communication calendar



MAIN BICYCLE NETWORK

KEY

- Main bicycle route
- Missing link
- Bicycle Route Plus **Bicycle Route +**
- Economic motor
- Railway station
- Park & Ride location



BOTTLENECKS

KEY

- 6,000 - 8,000 cyclists a day
- 8,000 - 12,000 cyclists a day
- 12,000 and more cyclists a day
- Bicycle unfriendly traffic light
- Unsafe crossing/crossroads
- Insufficient bicycle parking
- Bicycle unfriendly routes



SMART ROUTES AND COMPASS PROJECTS

KEY

- Smart Route Zernike
- Smart Route Diepenring
- Smart Route Ten Boer
- Smart Route Haren
- Fast lane Meerstad
- Public transport bicycle
- Park & Bike

- 1 Bicycle tunnel and underground bicycle parking Main Railway Station**
 When the Central Railway Station is refurbished, a bicycle tunnel will be built underneath the station and the capacity of the parking facility is expanded significantly.
- 2 Heated bicycle paths with geothermal energy or thermal energy from wastewater**
 We see good opportunities to use heat from the soil or sewers to heat bicycle paths sustainably.
- 3 Park & Bike at all P+R locations and railway stations**
 By offering good bicycle facilities and good connections to the city we encourage bicycle use.
- 4 Accelerate Bicycle Route Plus Groningen-Haren**
 The conversion of southern circular road offers opportunities to accelerate the Bicycle Route Plus along Helperzoom to Haren.
- 5 Cycling on the canal ring**
 When the canal ring is refurbished, we want to create an attractive bicycle route as an alternative to go around the city centre.
- 6 Bicycle street Korreweg**
 We want to redesign Korreweg as a bicycle street where cyclists have all the space they need.
- 7 Expansion of city centre bicycle parking**
 We want to build new bicycle parking near Vismarkt/ Haddingstraat and create more temporary facilities.
- 8 Bicycle parking in order**
 When there is commitment amongst the inhabitants we will remove car parking spaces more often in favour of bicycle parks in the districts.
- 9 050 Cycling City logo**
 We use the 050 Cycling City logo as a pictorial mark to promote Groningen - Cycling City internationally in order to strengthen our image and the urban economy.
- 10 Year of the Bicycle 2016**
 In 2016 we organise the Year of the Bicycle, we want to become the best Cycling City in the Netherlands and we aim to host a major cycling conference.



Traffic space is **public space!**

Home > München > Verkehr - Wie München dem Verkehrskollaps entgegen kann | Von München In die Welt | Immobilienmarkt

8. Februar 2018, 17:41 Uhr Verkehr

Wie München dem Verkehrskollaps entgegen kann



Verkehr staut sich auf dem Mittleren Ring in München. (Foto: dpa)



Feedback

- Der zunehmende Verkehr ist eine der großen Herausforderungen der rasant wachsenden Stadt.
- OB Dieter Reiter wollte deswegen von Politikern und Experten hören, welche Ideen es gegen überlastete Straßen und überfüllte Bahnen gibt.
- Weniger Autos, mehr Raum für Radfahrer und neue Ideen für den öffentlichen Nahverkehr - das sind die Lösungen der Experten.

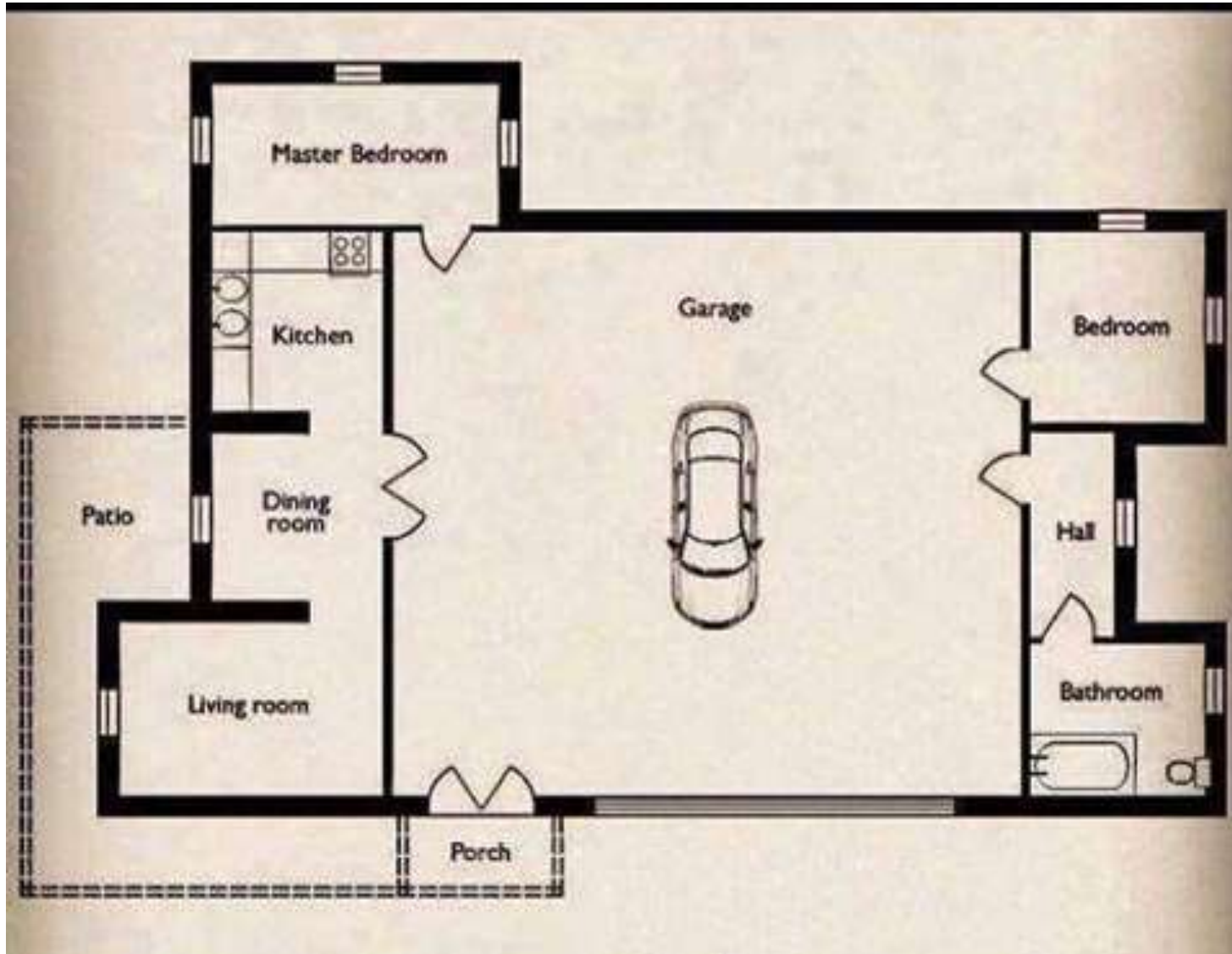
ANZEIGE

Von Andreas Schubert

Wie sähe wohl ein Haus aus, das so aufgebaut ist, wie es derzeit europäische Städte sind? Es hätte eine riesengroße Garage, in die mehrere Autos hineinpassen würden, dafür aber winzige Zimmer, in denen sich die Bewohner zusammenquetschen müssen. Der Grundriss, den Stefan Bendiks vom niederländischen Planungsbüro Artgineering zeigt, wirkt komplett absurd. Er soll aber verdeutlichen, dass der öffentliche Raum in Städten wie München ebenso absurd gestaltet ist. Die Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte hat dem Auto so viel Platz eingeräumt mit Fahrspuren und Parkplätzen, dass für den Menschen selbst, für den der öffentliche Raum da sein soll, immer weniger Platz übrig geblieben ist.

Bendiks ist der erste Referent der Stadtratsanhörung am Mittwoch im Rathaus, zu dem nicht nur ein Großteil des Stadtrats gekommen ist, sondern auch eine Menge Zuhörer. Denn das Thema polarisiert seit Langem. Die Verkehrsprobleme haben ein Ausmaß angenommen, das - so die Meinung von Bendiks und seinen Nachrednern - ein dringendes Gegensteuern verlangt. Aber wie soll das gehen? Zum Beispiel, indem man den Radverkehr fördert.

Stefan Bendiks Artgineering







Public space is a place of exchange going beyond the private sphere

Public spaces have taken on various forms and names through time and across civilizations... Whatever shape or name they may have taken, all of these spaces have the common aim of ensuring, by their mere presence in the city, the existence of places for material and immaterial exchanges going beyond the private sphere .

Meyer H, Het ontwerp van de openbare ruimte (2006).

Zuiderdokken Antwerpen : 2016



8 WEKEN = 8 EURO

VOLG ALLES OVER DE
WIELERKLASSIEKERS**Aglaée Degros houdt rekening met wensen van Antwerpenaren**

Intendante maakt plan voor Gedempte Zuiderdokken

22/09/2015 om 06:59 door Patrick Van de perre - [Print](#) - [Corrigeer](#)

■ Aglaée Degros en schepen Rob Van de Velde op de Gedempte Zuiderdokken. (FOTO: JOH)



ANTWERPEN - De Gedempte Zuiderdokken moeten een nieuw *landmark* worden voor de stad. Daarom stelde het stadsbestuur Aglaée Degros aan als intendante. Zij moet van de wensen van de Antwerpenaar een leesbaar verhaal maken voor de ontwerpers.

Zuiderdokken Antwerpen : Atelier Descombes Rampini



Public space is a place of social encounter

A place where various pathways intersect, where various trajectories merge and are sometimes confronted on with the other. There are place where culture meets politics, where social territories merge with individual territories

Madanipour A, Public and private space of the city (2003)

Parvis Saint Antoine Bruxelles : Artgineering









Public space is the essence of urbanity

Buildings evidence the physical aspect of urbanisation.
But the essence of urban life manifests itself mainly in the
free space between buildings: the outdoor public space.

Artgineering : website (2016)

Centrum Almelo : Artgineering





Zoom

- B1: Bank Groot
- B2: Bank Klein
- B3: Zitje met anti ramkraak (-: bestaand)
- L1: Verlichting, mast en armatuur
- L2: Grondspot
- L3: Lamp Lanfarenwoud
- F: Fietsrek
- A: Alvalbak Bammens Capitool Prestige
- P: Paal
- RVV: RVV borden
- TB: Toeristische Bewegwijzering
- TB: Toeristische Bewegwijzering (groot)
- R: Reclamebord
- M: Muurgedicht
- U: Uitmeebaar object
- E3: E3 zone / geen fietsparkeren
- Periscoop bij de Aa
- Entree gebouw



KELTUM
door stijlvol tegelen

ten Hag b.c.

TE HUUR

CA. 300 m² WINKELRUIMTE
EVENTUEEL
MET 300 m² ETAGE

053 850 60 70

ROUAFVARD 1842 100-20 ENSCHERE

JOOPDESMAN

TUI

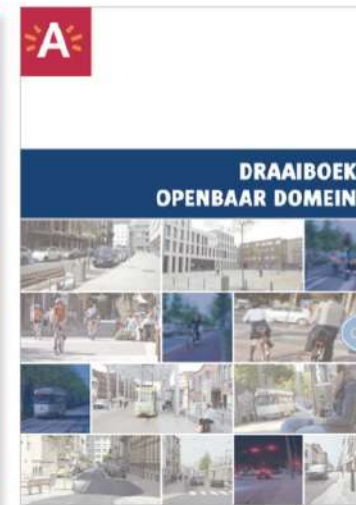
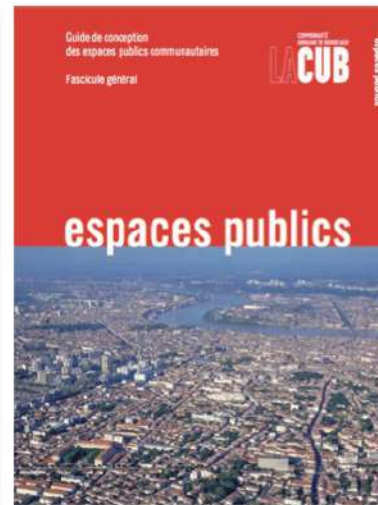
Last Minutes

Altijd voordelig en snel weg!

The design of public space

Rather than fancy design, existing public space often just needs a good clean-up and a fair allocation of the space to the different users.

Artgineering: website (2016)



Vade-mecum des Espaces Publics

Fiches:]Pyblik[Artgineering





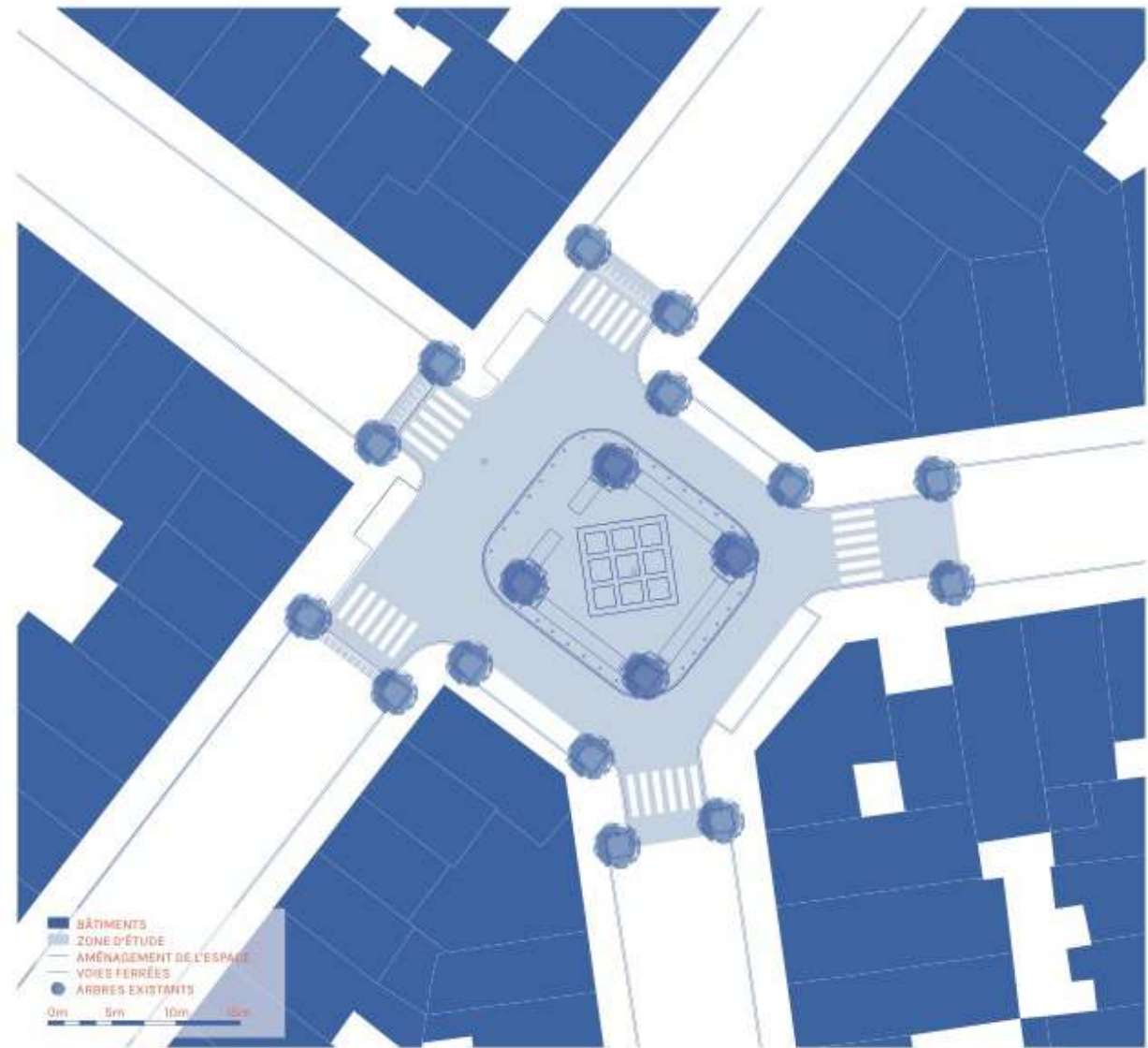
Croisement Orban



En 2006, l'espace public est un carrefour voué essentiellement à la circulation de la voiture et au stationnement. Le centre de l'espace est aménagé avec quatre arbres et plusieurs bancs en béton massif. Cet espace central, difficilement accessible, n'est pas utilisé. L'atmosphère du lieu est peu conviviale.



SITUATION EN 2006
ART&ENGINEERING



SITUATION EN 2006

Croisement Orban



L'espace public est transformé en piétonnier en 2014. L'aménagement permet une plus grande diversité d'usages en lien avec les bâtiments riverains, notamment le développement de terrasses horeca. La circulation piétonne est privilégiée. Le parcours scolaire des enfants est sécurisé par une limitation du nombre de traversées de voies. La circulation automobile est hiérarchisée entre le trafic de transit et la circulation interne au quartier. L'espace rendu plus verdoyant est une 'stepping stone' dans le maillage vert de la région. Les bancs sont sobres et accueillants.



SITUATION EN 2015 © ARTGINEERING
ARTGINEERING



SITUATION EN 2015

LIGNE DU TEMPS

1953-2012



2013



2015



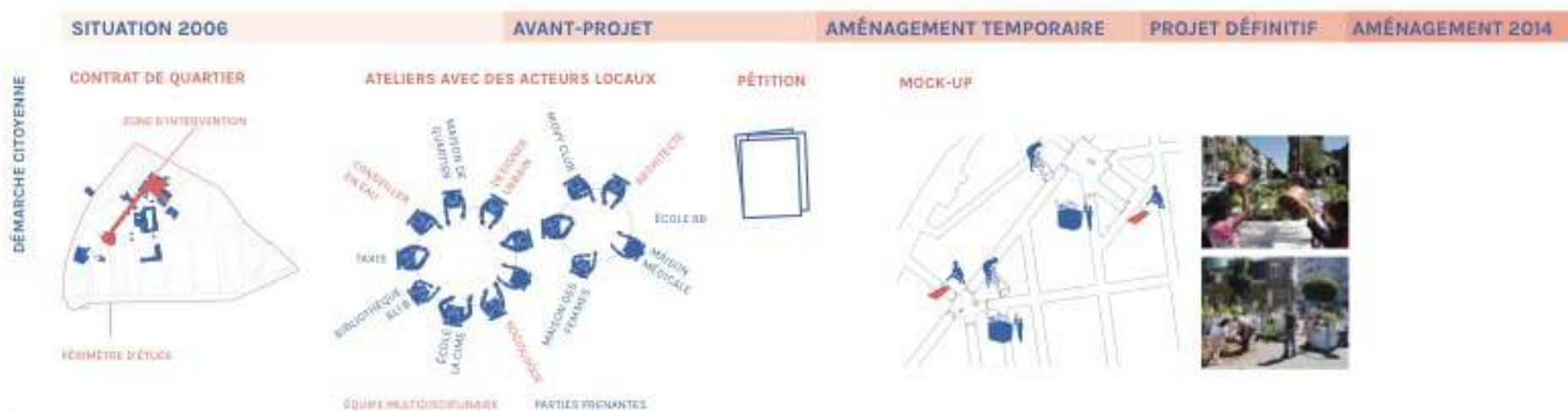
PROCESSUS

UTILISER LE MOCK-UP POUR ÉVALUER L'AVANT-PROJET

La mission de réaménagement du croisement Orban a été définie dans le cadre du programme de base du contrat de quartier Saint-Antoine. La zone d'intervention est définie en cohérence avec l'ensemble du programme de rénovation urbaine. Cette mission a été attribuée par procédure négociée. Vu la mission délicate de transformer un espace utilisé exclusivement par la voiture en vue d'y établir

une zone piétonne, un budget fixe a été attribué pour établir la mise en place d'un processus participatif. Le projet a été élaboré par une équipe pluridisciplinaire réunissant des architectes, des sociologues et des paysagistes. Les associations et les acteurs locaux ont été impliqués dès l'avant-projet. Néanmoins une pétition de huit-cents signatures a été déposée visant à contester le projet. C'est

pourquoi un mock-up réalisé en collaboration avec les associations locales et les écoles a été mis en place. Après son évaluation, le collège a exprimé son accord pour le projet. Par la suite, les différents acteurs ont signalé certains manques de communication à travers du processus. Une des propositions visant à améliorer la communication est de désigner une personne de contact fixe à la commune.



ÉCOSYSTÈME

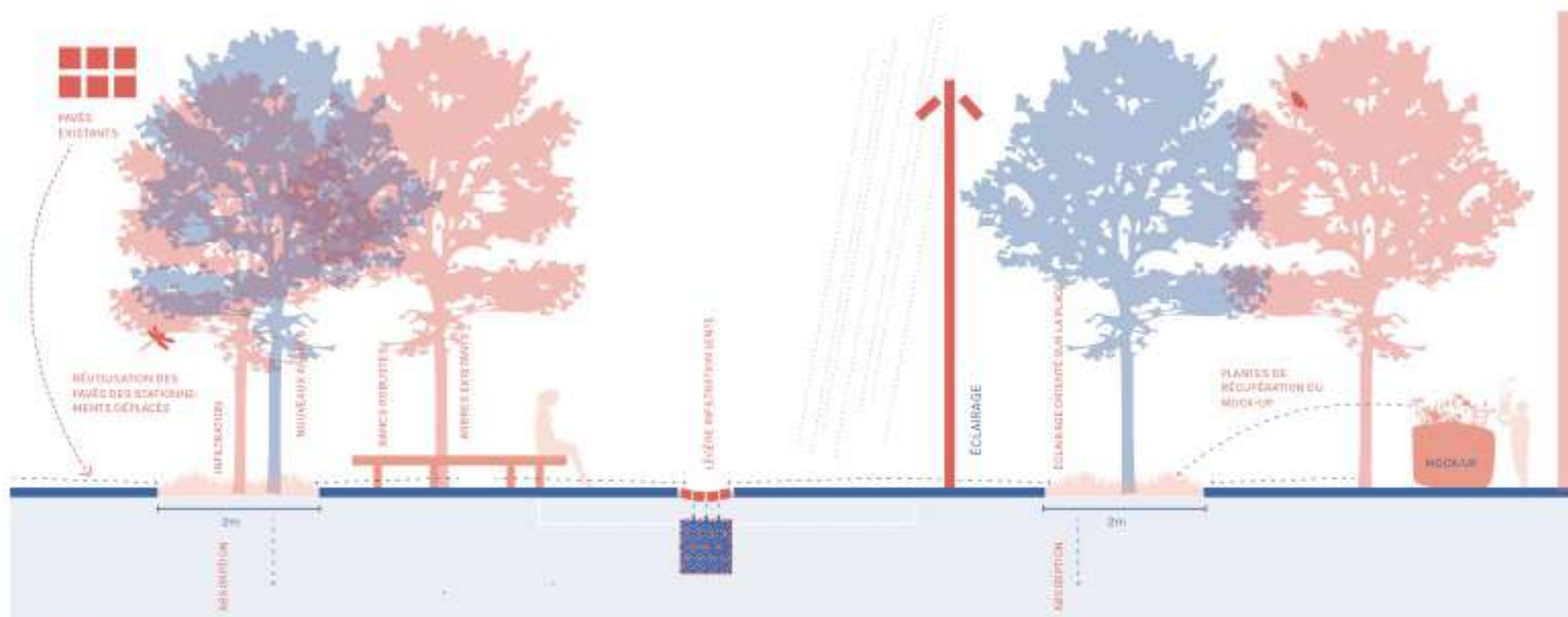
Grâce au réaménagement, une quinzaine d'arbres ont pu être plantés en surplus des quatre existants ce qui réduit la pollution des particules fines et sert de niche écologique. Les pieds des arbres ainsi que les zones en pavé à joint ouvert permettent une légère infiltration de l'eau, le fond de vallée n'en permettant pas davantage. Ce dispositif complète le bassin placé sous le parvis Saint-Antoine.

Les plantes utilisées aux pieds des arbres sont issues du mock-up. Les pieds des arbres sont libres et permettent alors une gestion différenciée.

Les pavés de stationnement enlevés sont récupérés et réutilisés dans le réaménagement. Le croisement offre une facilité d'entretien et un mobilier robuste qui réduit son coût à long terme. Par contre les 'cubes en béton' qui

PLANTER PLUS D'ARBRES!

séparent le trafic de l'espace de rencontre ne sont pas assez robustes : ils bougent en cas de collision légère et se détériorent. Ces éléments ont été conçus pour cet aménagement; leur remplacement n'a dès lors pas été aisé. L'éclairage se concentre sur le terrain afin de limiter la pollution lumineuse.



SECTION SCHEMATIQUE
ARTRINKERING

ESTHÉTIQUE

La place Dauphine à Paris a servi de référence - immédiatement approuvée par les habitants - pour la sobriété de son aménagement et la continuité des matériaux au sol, mettant en valeur le bâti.

De plus la densité d'arbres permet la création de perspectives vertes depuis la rue Alfred Orban, la rue Pierre Decoster et la rue du Monténégro.

L'espace destiné à la circulation automobile et les zones de repos et détente sont clairement différenciés par le revêtement de sol et la pose des 'cubes en béton' L'éclairage a été étudié et évalué à plusieurs reprises afin d'agrémenter l'espace public tout en respectant l'habitat riverain.

FAVORISER LA SOBRIÉTÉ POUR L'AMÉNAGEMENT



PERSPECTIVES
ARTGINEERING



RÉFÉRENCE : PLACE DAUPHINE À PARIS



ESPACE UNIFIÉ



PARTAGE

La piétonisation partielle du croisement a favorisé de nouveaux usages au profit des modes actifs. Les obstacles aux trajets piétons sont regroupés dans des zones de détente et de repos. Une distinction claire est faite par le revêtement du sol. Le nombre d'éléments d'éclairage verticaux est limité en accrochant plusieurs points lumineux à un mât commun. Le stationnement a été étudié à l'échelle du périmètre d'étude et est compensé dans une rue au profil plus large. Des bornes pour le stationnement des vélos sont placées.

L'ensoleillement a été pris en compte pour le positionnement des terrasses de café.

Le sol au pied des arbres est libre et appropriable par les habitants (plantation de fleurs par exemple). Les zones de détente clairement définies encouragent des appropriations spontanées par les habitants et les usagers.



STATIONNEMENTS DÉPLACÉS, 15000
AUTOSHARING

PLANIFIER UNE RÉPARTITION SPATIALE ÉQUILIBRÉE DE L'ESPACE



ROUTES ET USAGES, 11000



SYNTHÈSE DES ACTIONS

PROCESSUS

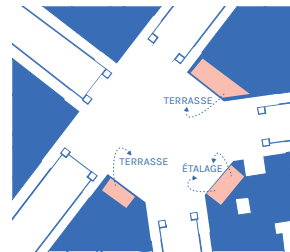
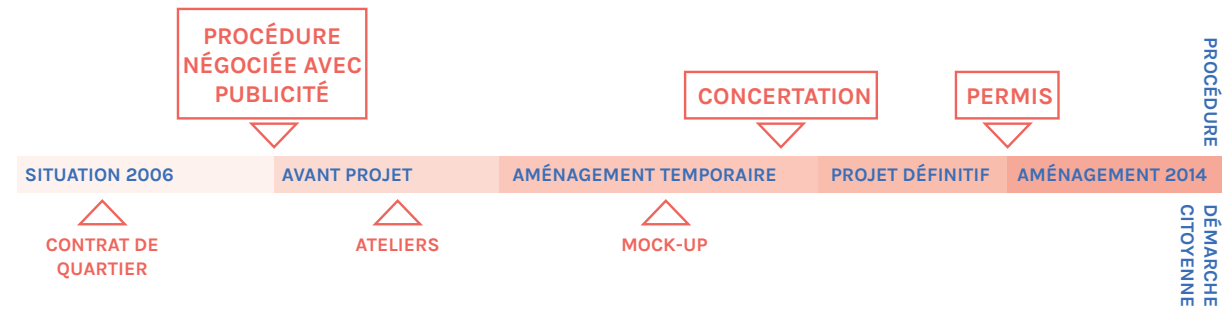
- Travailler avec une équipe pluridisciplinaire : architectes, urbanistes, sociologues, ingénieurs (1.3)
- Impliquer les acteurs locaux dont les écoles (1.2)
- Définir un budget clairement destiné à la participation (1.2)
- Tester le projet avec un mock-up (1.3)

Point à améliorer

- Mieux communiquer et s'accorder avec les services internes pendant tout le déroulement d'un projet. (1.1)

ÉCONOMIE

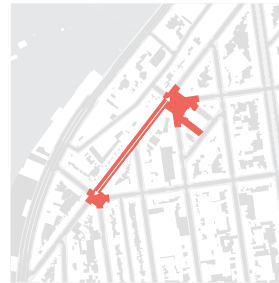
- Définir un budget destiné à la coproduction (2.1)
- Développer des activités économiques aux rez-de-chaussée en libérant des espaces devant les façades en modifiant la circulation automobile (2.2)



SYNTHÈSE DES ACTIONS

MAILLAGE

- Sécuriser la liaison entre habitat dense et écoles (3.3)
- Faire de l'espace aménagé une zone de liaison entre les espaces publics et bâtiments publics environnants (3.4)
- Offrir la possibilité de se connecter au maillage vert (3.2)
- Se raccorder aux itinéraires cyclables régionaux planifiées (3.2), (3.3)
- Dissuader le trafic de passage motorisé sur les voiries de quartier (3.2)
- Evaluer les besoins en stationnement et identifier les alternatives et compensations au sein de la zone d'étude élargie (3.2)



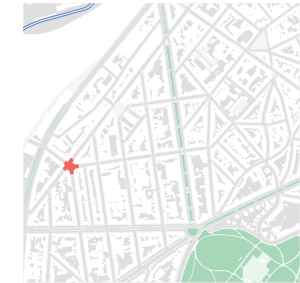
LIAISON PIÉTONNE



ESPACES PUBLICS



HIÉRARCHIE DES VOIRIES



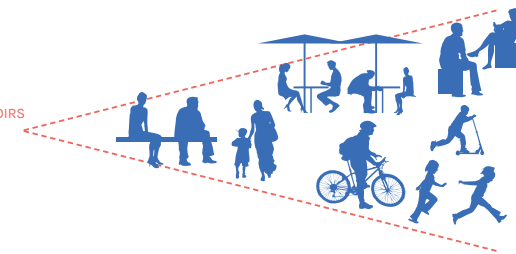
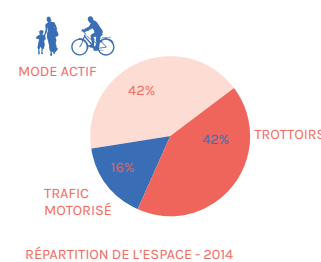
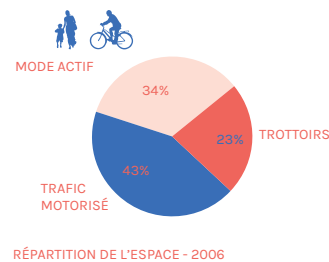
MAILLAGE VERT

PARTAGE

- Redistribuer l'espace en réduisant l'espace dédié au trafic motorisé en élargissant l'espace dédié aux piétons (4.1), (4.2)
- Offrir la possibilité d'appropriations multiples pour les trottoirs (4.6)
- Evaluer les besoins en stationnement et identifier les alternatives et compensations au sein de la zone d'étude élargie (4.1)
- Prendre en compte l'ensoleillement pour la localisation des terrasses (4.7)
- Libérer des zones de passage, regrouper les bancs dans des zones de détente (4.5)

Point à améliorer

- Installer des bancs qui permettent une assise en vis à vis (4.7)



Rue de la Braie



LIGNE DU TEMPS

1935-2012



2015

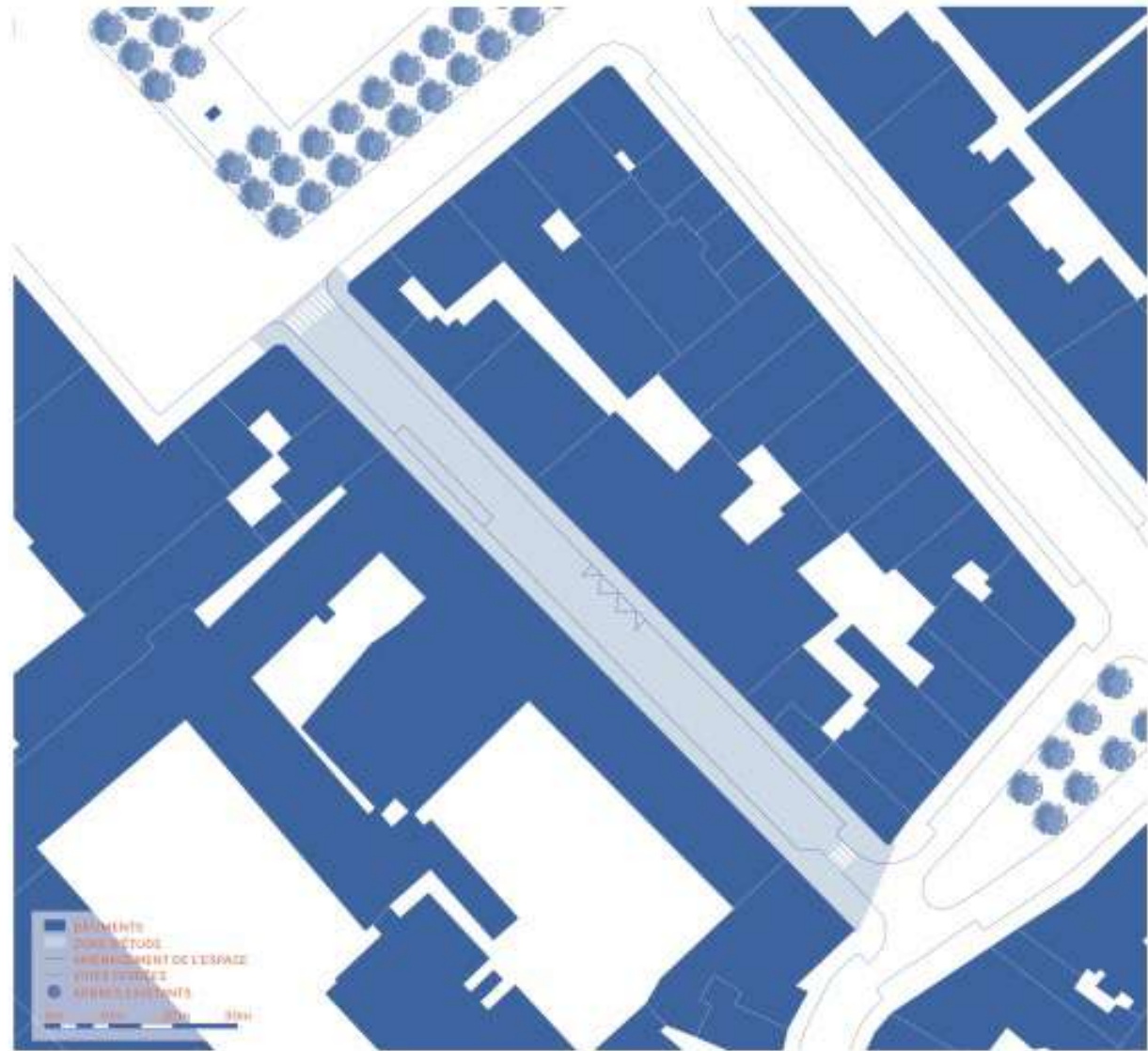


Rue de la Braie



En 2007, la rue de la Braie est une petite rue peu accueillante au cœur de Bruxelles. Elle rallie pourtant trois écoles et plusieurs centres d'activités de loisirs. La rue est à sens unique et relie le Nouveau Marché et le Vieux Marché aux Grains.

Les vocations de transit et de desserte d'équipements entraînent des conflits d'usages: les enfants et les jeunes (soit environ 800 personnes), utilisant quotidiennement cet espace public pour aller à l'école, sont mis en danger par la circulation continue des voitures et le stationnement.



SITUATION EN 2007

Rue de la Braie

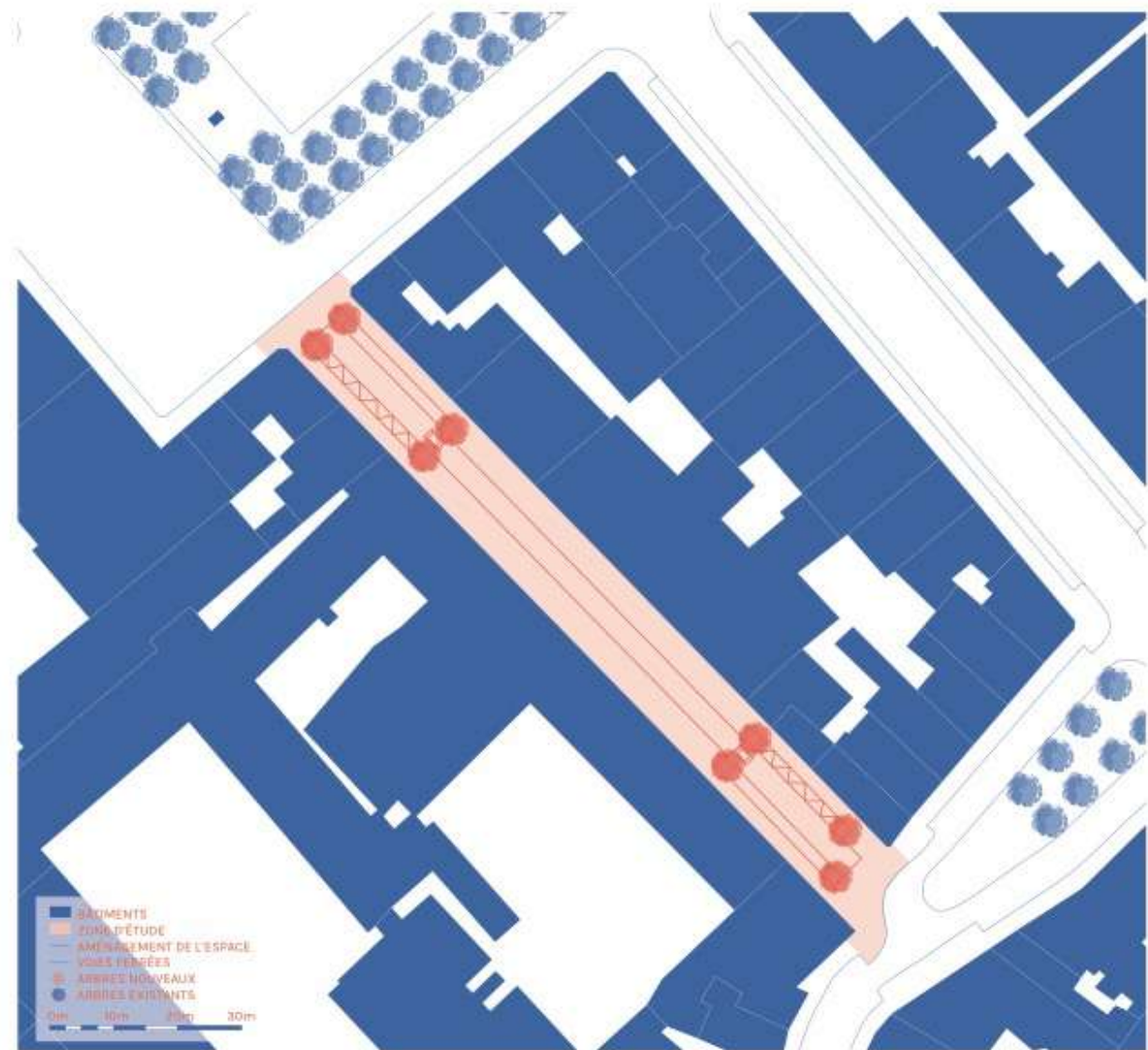


En 2015, la rue de la Braie est devenue une rue à faible trafic avec la priorité aux piétons: les trottoirs sont plus larges, la vitesse maximale de circulation est de 20 km/h et une partie des emplacements est supprimée. La journée, la rue devient piétonne avec une interruption du trafic entre 7h30 et 17h30.

La rue est valorisée par la plantation d'arbres et l'installation des bancs appropriés aux usages.



SITUATION EN 2010 © ARTGINEERING
ARTGINEERING



SITUATION EN 2015

PROCESSUS

IMPLIQUER LES ACTEURS LOCAUX

En 2007, la ville de Bruxelles prend l'initiative d'impliquer les écoles dans le réaménagement de la rue de la Braie. En collaboration avec le laboratoire urbain JES/ YOTA!, une semaine d'animation est organisée dans la rue pendant laquelle l'espace public est repensé avec la participation du jeune public. Les années suivantes, plusieurs ateliers de participation ont lieu en collaboration avec les écoles.

Le plan de réaménagement est traité en interne par le département travaux de la voirie de la ville de Bruxelles. Le plan est approuvé suite à la fête de la rue de la Braie en 2009 et le réaménagement se finit en 2014. En 2015, en réponse à une pétition et à la demande du conseil des écoliers, la rue devient exclusivement piétonne pendant l'horaire scolaire. Le processus du projet est marqué par une lenteur;

le réaménagement ayant nécessité 7 années de concertation (sans difficulté majeure lors des phases de réalisation).



DÉMARCHE CITOYENNE

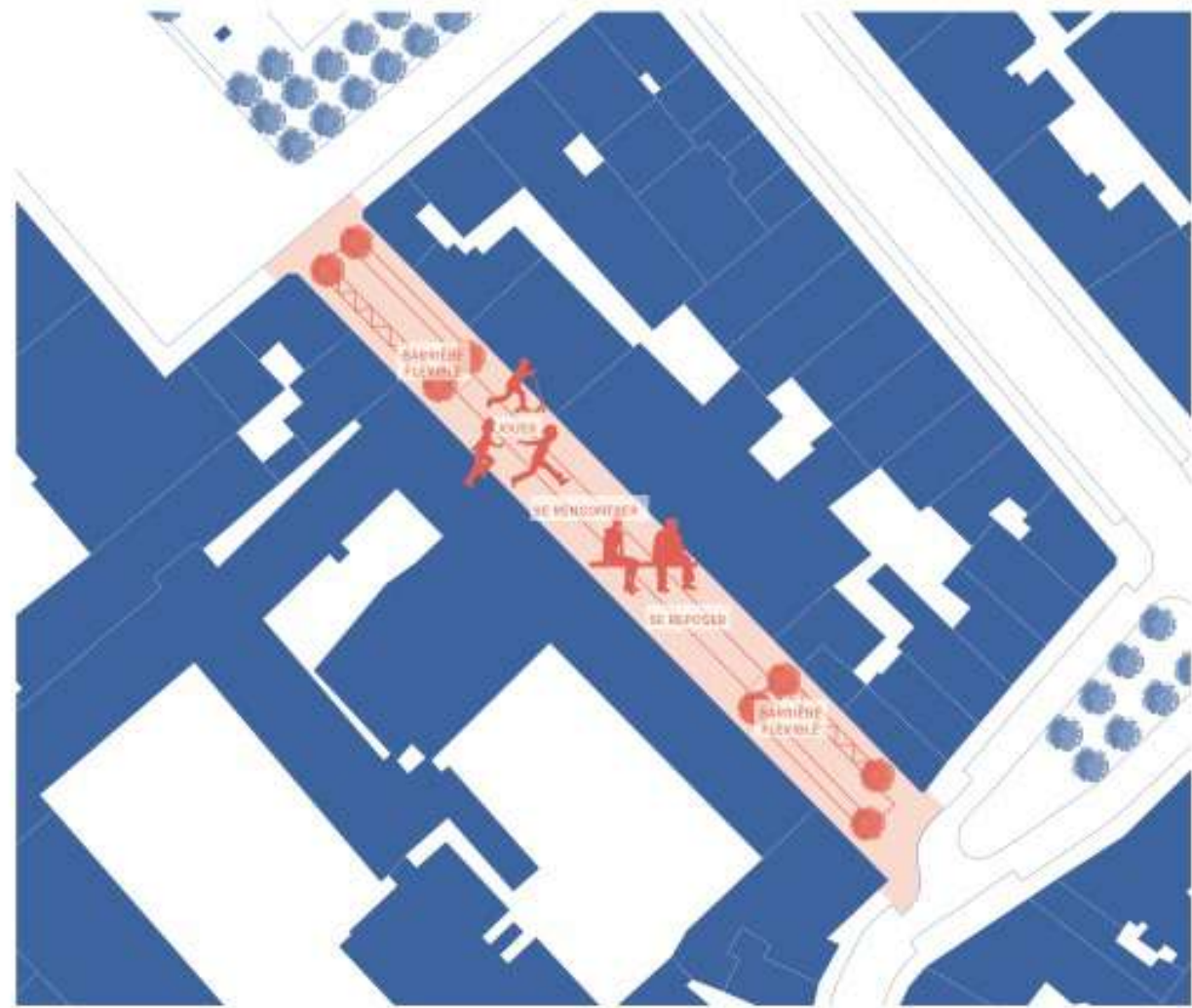


PARTAGE

Depuis son réaménagement en 2014, l'usage de la rue de la Braie a évolué d'une rue à faible trafic à une zone piétonne pendant l'horaire scolaire (7h30-17h30) en 2015.

L'espace donne l'opportunité d'organiser des événements ouverts au grand public et est utilisé par les groupes de jeunes en tant que lieu de rencontre avant et après l'école et pendant la pause midi. Les élèves profitent d'une forte liaison avec la ville. La piétonisation de la rue permet des jeux et des occupations spontanées et variées. Néanmoins la présence d'un grand nombre d'éléments urbains différents encombre l'espace et crée une frontière. Une possibilité serait de repenser ou déplacer le stationnement des vélos dans la rue ou de limiter le nombre des potelets.

EXPLOITER LA FLEXIBILITÉ DE L'ESPACE SELON LES USAGES ET LA TEMPORALITÉ



USAGES

ÉCOSYSTÈME

La rue de la Braie étant uniquement minérale avant son réaménagement, quelques arbres sont plantés. À leur pied, le sol non imperméabilisé permet l'infiltration de l'eau et la plantation d'autres végétaux. Néanmoins, la rue reste relativement minérale. La piétonisation de la rue pendant une grande partie de la journée entraîne une importante réduction du trafic motorisé et contribue donc à une diminution des émissions de gaz dans

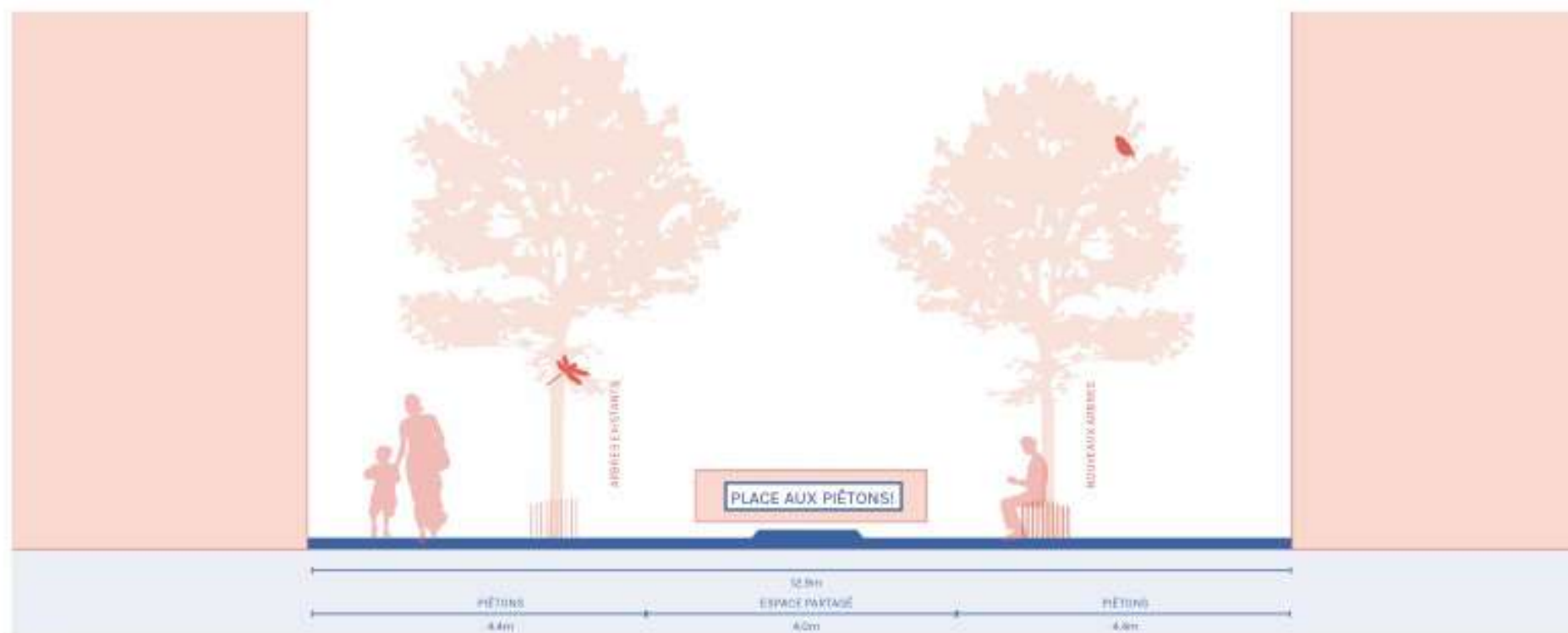
cette rue, principalement fréquentée par des enfants plus sensibles à la pollution.

La conception initiale des bancs sur-mesure a été optimisée en termes de durabilité et de solidité pour diminuer le coût d'entretien. D'autre part, afin d'encourager les citoyens et les élèves de garder la rue propre, des poubelles ont été installées.

RÉDUIRE LE NOMBRE DE VOITURES POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS



SECTION A

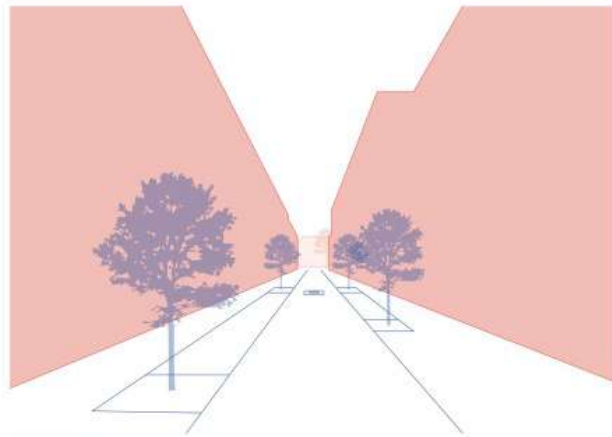


SECTION A
ARTSIMERING

ESTHÉTIQUE

L'aménagement de la rue de plain-pied avec les trottoirs ainsi que l'usage du revêtement de sol en pavés bruxellois pour l'ensemble des espaces; créent ainsi une unité spatiale. La continuité de façade à façade est toutefois interrompue par les potelets.

La conception des bancs personnalisés permet de créer des éléments ludiques, créatifs et multifonctionnels sans surcharger l'espace de couleurs, phénomène récurrent autour des zones scolaires. Les autres éléments du mobilier urbain (poubelles, potelets, bornes vélo) sont des standards de la ville de Bruxelles.



PERSPECTIVE
ARTGINEERING

RENFORCER LE CARACTÈRE LUDIQUE AVEC DES BANCS SUR-MESURE



LES MATÉRIAUX ET LE MOBILIER © ARTGINEERING



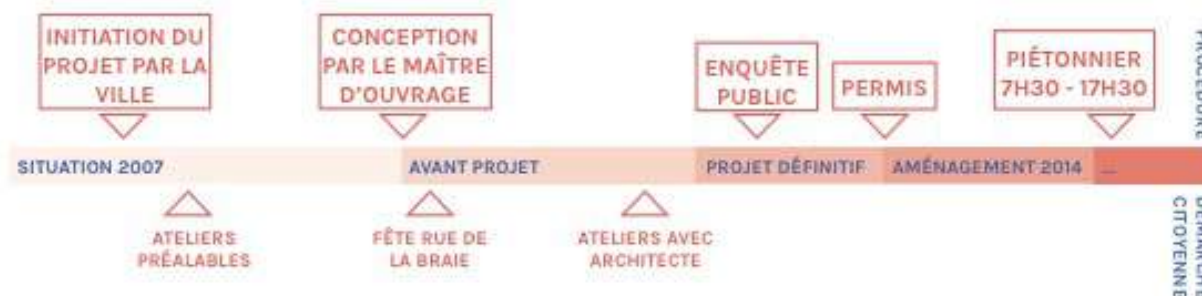
SYNTHÈSE DES ACTIONS

PROCESSUS

- Impliquer les principaux acteurs locaux (écoles) afin de repenser et concevoir la rue (1.2)
- Impliquer les jeunes aussi bien que les adultes (1.2)
- Continuer le dialogue après le réaménagement (1.2)

Points à améliorer

- Améliorer le dialogue entre les différents acteurs (1.1)
- Condenser les délais du processus du projet (1.3)



ÉCONOMIE

- Faire appel à l'économie locale et sociale pour la conception des bancs du projet (2.2)
- Créer de la valeur ajoutée pour le foncier scolaire (2.2)



FONCIER SCOLAIRE



STIMULER L'ÉCONOMIE LOCALE PAR LE DÉVELOPPEMENT DES BANCS

SYNTHÈSE DES ACTIONS

MAILLAGE

- Créer des liaisons sécurisées entre les lieux dédiés aux enfants (3.3)
- Relier les espaces publics environnants (3.4)
- S'intégrer au réseau piétonnier du centre-ville (3.2), (3.3)
- Ajouter un maillon au maillage jeu (3.2)



LIEN AVEC SAINTS-CATHERINE



POINTS D'INTÉRÊT



ESPACES PUBLICS



PÉTONNIER ET MAILLAGE VERT

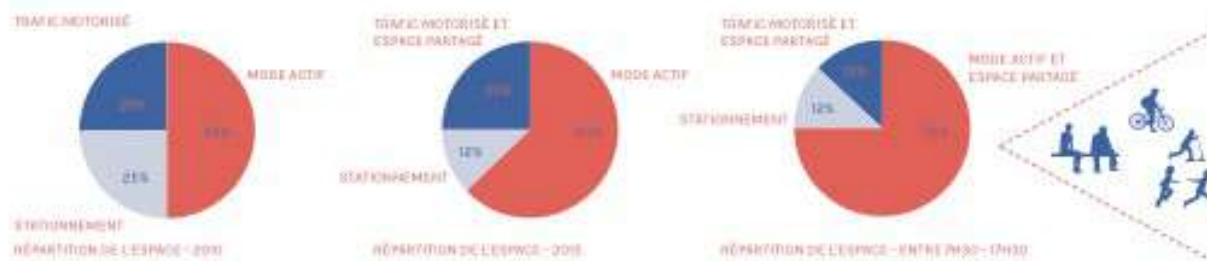
PARTAGE

- Réduire la présence du trafic motorisé aux abords des écoles par la fermeture temporaire de la rue (4.1), (4.6)
- Renforcer le lien entre l'espace privé et l'espace public par la piétonisation de la rue en horaire scolaire (4.4)
- Permettre des activités variées et spontanées (4.6)
- Adapter les usages dans le temps (horaire scolaire) (4.6)
- Modifier le statut de la rue selon les besoins (4.1), (4.6)

Points à améliorer

- Mieux organiser et désencombrer l'espace en limitant le nombre d'éléments placés dans l'espace public (4.5)
- Déplacer les stationnements des vélos ailleurs afin de libérer plus l'espace (4.1), (4.5)

ANCIENNEMENT



ESTHÉTIQUE

RUE HENRI BERGÉ

- Aménager l'espace de façon lisible et simple
- Utiliser une grille sobre au pied des arbres
- Utiliser une palette limitée de matériaux
- S'inspirer du style historique en utilisant des lanternes romantiques
- Augmenter l'éclairage sur les façades patrimoniales
- Préserver les façades en réduisant le trafic motorisé



PERSPECTIVE



LES MATÉRIAUX ET LE MOBILIER



RUE DE LA BRAIE

- Réaliser un aménagement uniforme de façade à façade
- Créer un mobilier multifonctionnel et ludique



PERSPECTIVE



LES MATÉRIAUX ET LE MOBILIER



RUE DE LA BRASSERIE

- Organiser l'espace de façon lisible
- Installer des luminaires et un mobilier urbain sobre
- Libérer de l'espace en attachant l'éclairage aux façades
- Intégrer la couverture du sol dans un démarche patrimoniale



PERSPECTIVE

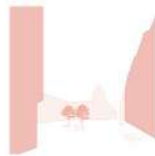


MATÉRIAUX ET MOBILIER



PLACE COMMUNALE DE MOLENBEEK

- Homogénéiser l'espace de façade à façade
- Mettre en valeur les façades historiques
- Créer différentes ambiances mais avec un langage uniforme
- Intégrer une œuvre d'art subtilement
- Placer un mobilier urbain sobre et multifonctionnel



PERSPECTIVE



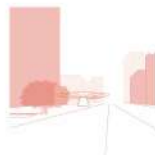
MOBILIER URBAIN



UNE ŒUVRE D'ART - LA PIERRE DE MOLENBEEK

PLACE ROGIER

- Donner une nouvelle identité avec un point de repère
- Apporter une attention particulière aux matériaux
- Séparer le trafic motorisé des piétons avec l'aménagement de zones plantées
- Dessiner un mobilier urbain intégré au trottoir
- Composer l'espace avec les éléments techniques pour le design
- Créer un profil asymétrique de la voie



PERSPECTIVE



SÉPARER LE TRAFIC MOTORISÉ DES PIÉTONS AVEC DES ARBRES



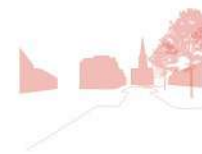
MATÉRIAUX



ESTHÉTIQUE

PLACE CARDINAL MERCIER

- Concevoir des éléments sobres spécifiques au projet: mobilier, abris, grilles, appareillage...
- Valoriser le patrimoine en simplifiant la lecture de l'espace
- Mettre en place un éclairage ciblé sur les bâtiments remarquables



LIASON PIÉTONNE



DETAILS

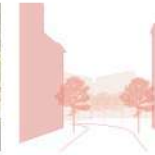


CROISEMENT ORBAN

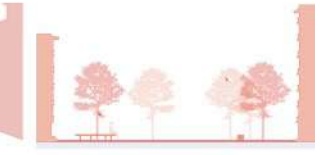
- Créer des perspectives
- Valoriser les façades
- Unir l'espace en créant un sol uniforme



PLACE DAUPHINE PARIS



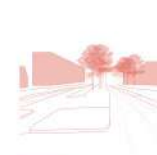
PERSPECTIVES



UNIFICATION DE L'ESPACE & VALORISATION DES FAÇADES

BOULEVARD DU SOUVERAIN

- Séparer le trafic de façon lisible et fonctionnel : Chaque transport a sa bande avec sa matérialité
- Renforcer l'atmosphère arboré et vert avec le site vert du tram
- Garder des perspectives longeant le boulevard
- Garder la style romantique et historique de l'ancien boulevard en intégrant un mobilier assorti



PERSPECTIVE



IMPRESSIONS



PARC DE LA LIGNE 28

- Aménagement et matériaux simples et fonctionnels
- Créer différentes ambiances à travers les espaces variés en gardant une uniformité
- Préserver les perspectives intéressantes
- Faire référence aux origines ferroviaires dans les espaces de jeux
- Réactiver un résidu d'infrastructure en tant qu'espace public



PERSPECTIVE



LES MATÉRIAUX ET LE MOBILIER



PARC DE LA SENNE

- La passerelle, élément linéaire et uniforme en tant que lien
- Revalorisation des murs arrière



WOLF LINE, NEW YORK

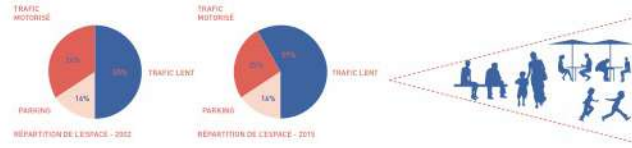


PERSPECTIVE

PARTAGE

RUE HENRI BERGÉ

- Élargir les trottoirs
- Créer une bande cyclable
- Réduire la vitesse de circulation
- Réduire le volume du trafic motorisé en rationalisant le stationnement et en supprimant une voie de circulation



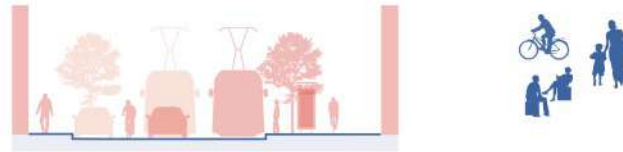
RUE DE LA BRAIE

- Adapter les usages dans le temps (horaire scolaire)
- Modifier le statut de la rue selon les besoins



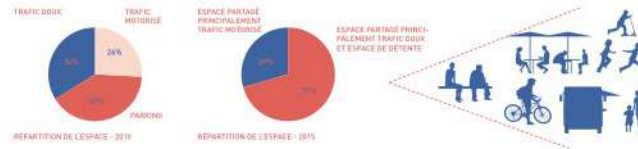
RUE DE LA BRASSERIE

- Favoriser le trafic doux et les transports en commun
- Ajouter des bandes cyclables
- Adapter les trottoirs aux PMR
- Disposer des espaces de repos et de rencontre
- Réduire la vitesse des voitures
- Optimiser la localisation des arrêts de tram et de bus



PLACE COMMUNALE DE MOLENBEEK

- Partager l'espace entre mobilité douce et motorisée
- Créer une espace de rencontre
- Permettre différentes activités et appropriations



PLACE ROGIER

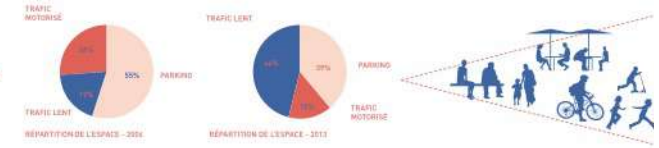
- Retirer les voitures de la place
- Privilégier la circulation des piétons, des TC et des taxis
- Prolonger la place en intégrant une bande élargie pour piétons
- Sécuriser et séparer les pistes cyclables



PARTAGE

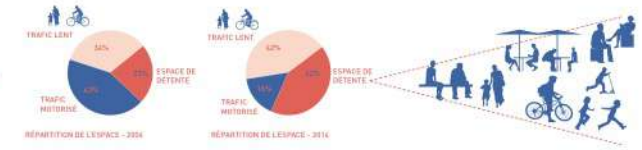
PLACE CARDINAL MERCIER

- Créer un espace multifonctionnel
- Diminuer l'impact de la voiture
- Regrouper et déplacer les stationnements afin de libérer de la place pour les autres usagers



CROISEMENT ORBAN

- Redistribuer l'espace en réduisant l'espace dédié au trafic motorisé et en élargissant l'espace aux piétons
- Offrir des usages variés pour l'espace de détente



BOULEVARD DU SOUVERAIN

- Offrir une flexibilité grâce au profil large
- Séparer les usages afin d'augmenter le confort et la sécurité
- Donner la priorité au tram avec une site propre
- Réduire le nombre des bandes de trafic motorisé
- Permettre de rouler sur les sites du tram au cas d'urgence (au services d'intervention)
- Installer des stations Villo! entre les arrêts de tram et la piste cyclable



PARC DE LA LIGNE 28

- Créer des zones de jeux et de sport pour tout âge
- Créer une connexion pour les modes actifs
- Donner une place centrale à la maison du gardien
- Augmenter le contrôle social par le passage de transit et la vue depuis l'arrière des maisons
- Rendre le parc accessible aux PMR



PARC DE LA SENNE

- Relier plusieurs fonctions avec quatre typologies de séquences
- Prendre en compte les nuisances pour les habitants



Public space reflect the challenges inherent to the context within which they were created

While each of the public space is a specific reflection of the society which created them, the public space possess the intrinsic and contradictory quality of participating in the city's economic dynamics while contributing to reducing social exclusion.

Madanipour A, Knierbein S, Degros A : public space and the challenge of urban transformation in Europe (2014)

Passive mobility – test

If the Silicon Valley motto is ‘move fast and break things,’ Detroit’s seems to be ‘move below the speed limit and ensure you don’t kill anyone.’ The whole thing felt very safe” and the car was exceedingly polite towards pedestrians, cyclists, and other vehicles.

Marshall A, Wired (2016)



Passive mobility

- The first hypothetical outcome is “human drivers,” drivers choose to continue manually operating their cars because it affords them greater speed and flexibility.
- The second scenario is “regulatory response”; laws are changed to reduce pedestrian priority.
- The third scenario speaks for itself: “pedestrian supremacy.”

Millard-Ball A, Pedestrians, Autonomous Vehicles, and Cities (2016)

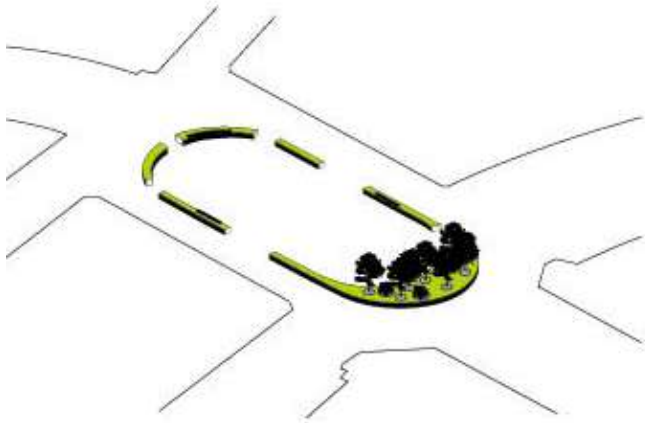
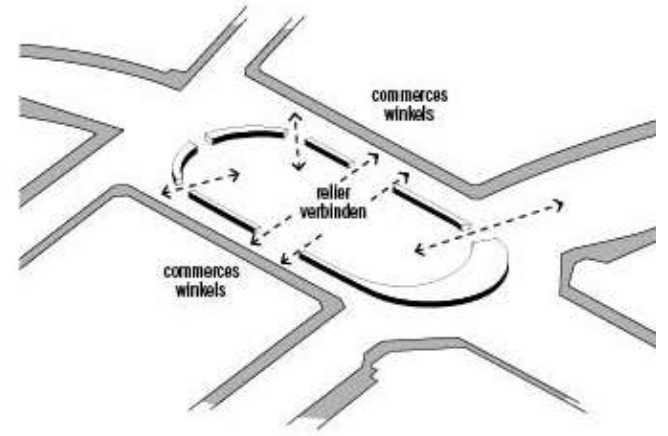
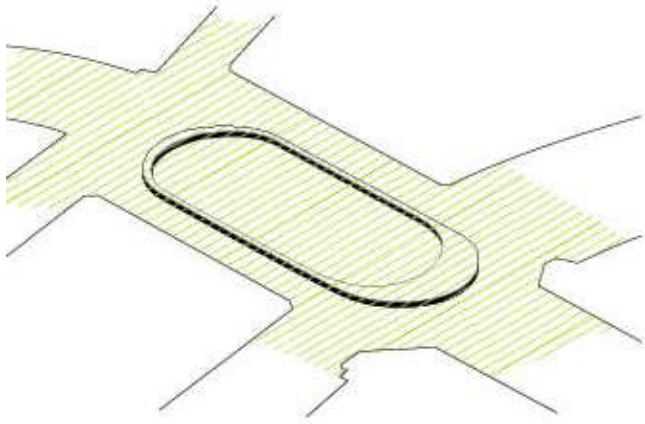
Active mobility

Pedestrians, long shunted to the margins of transportation system and left to fend for themselves, would now be empowered to walk when and where they please, reclaiming their equal right to move about the city.

Fraade R, Who's afraid of the petextrian ? The blaffer (2018)

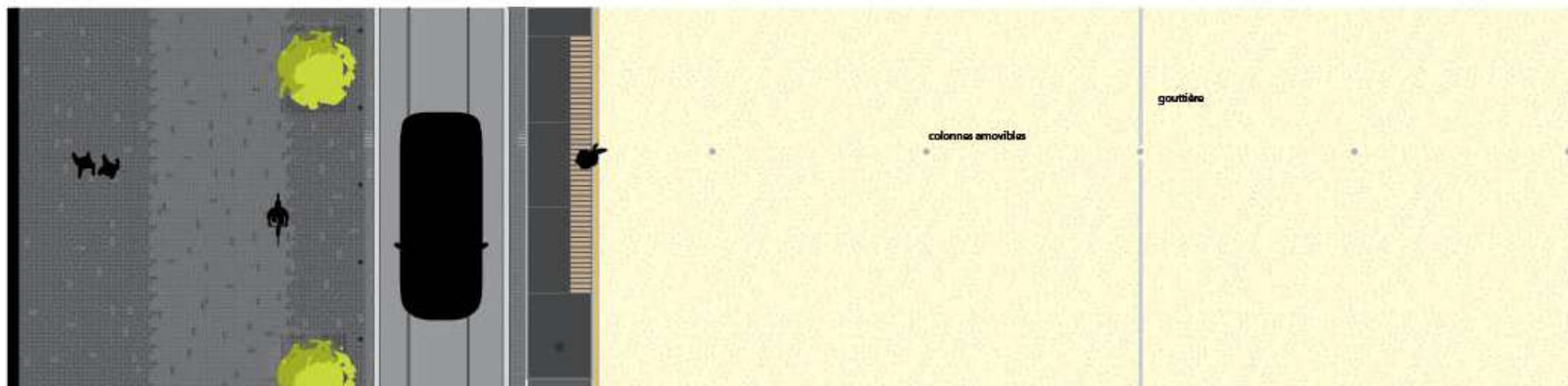
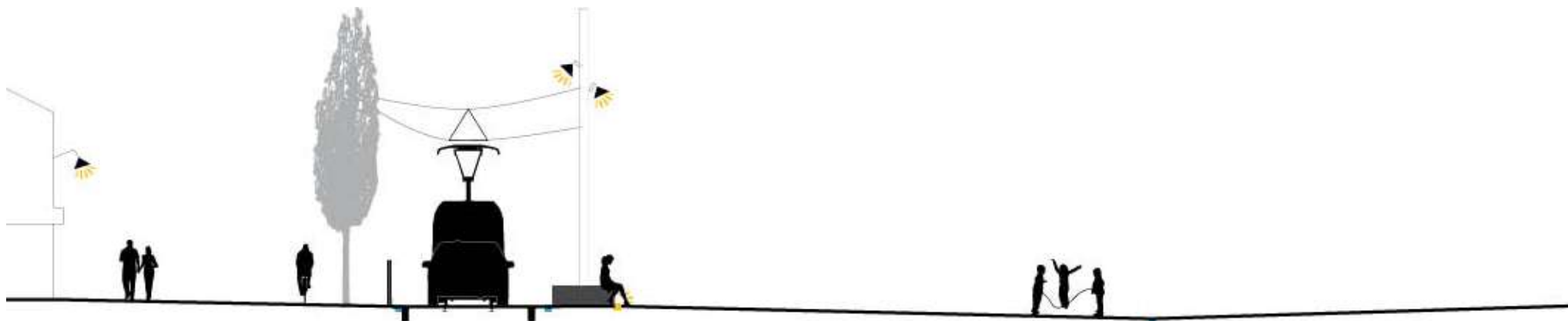
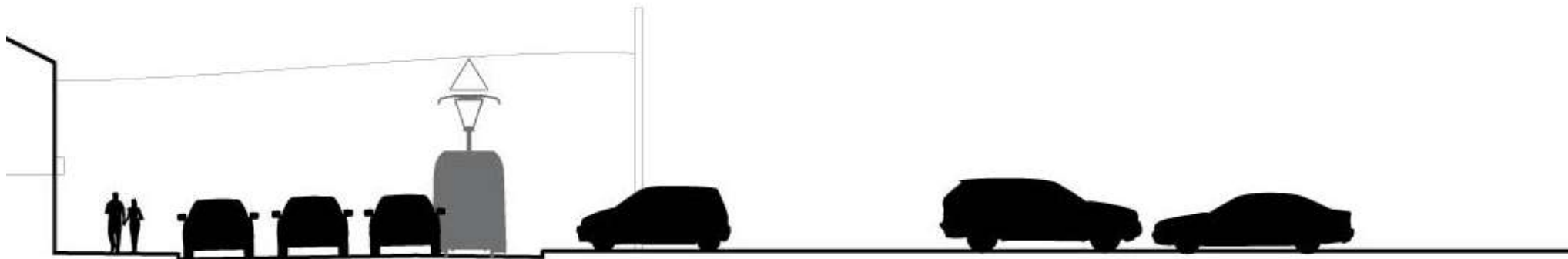
Place Dumon Bruxelles : Artgineering

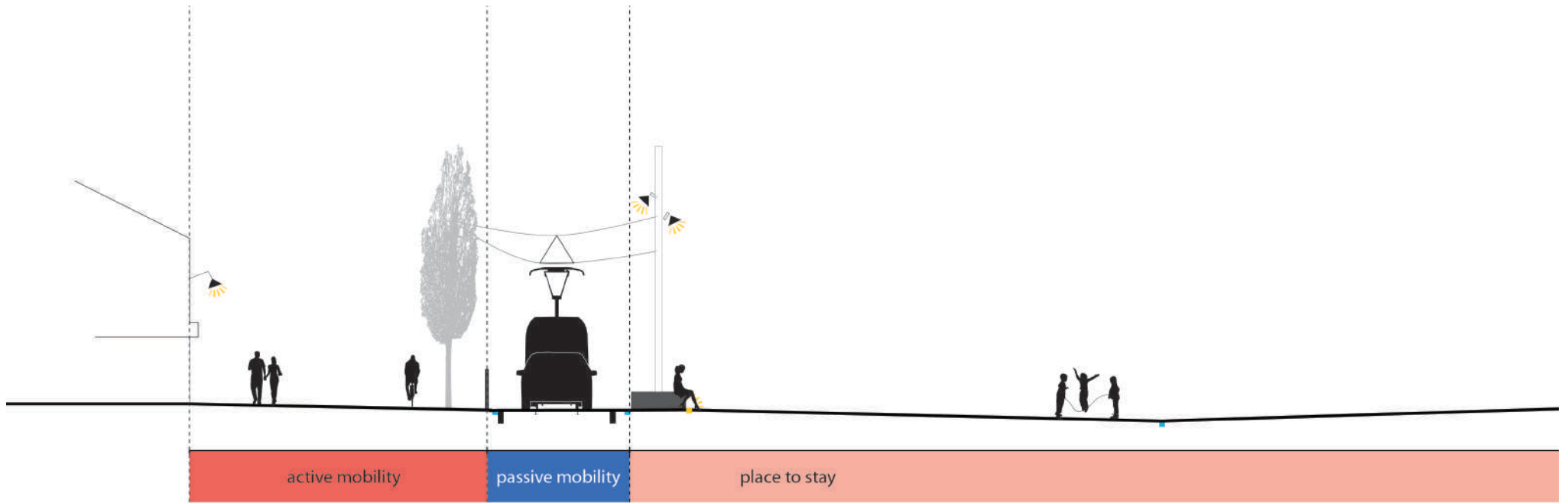














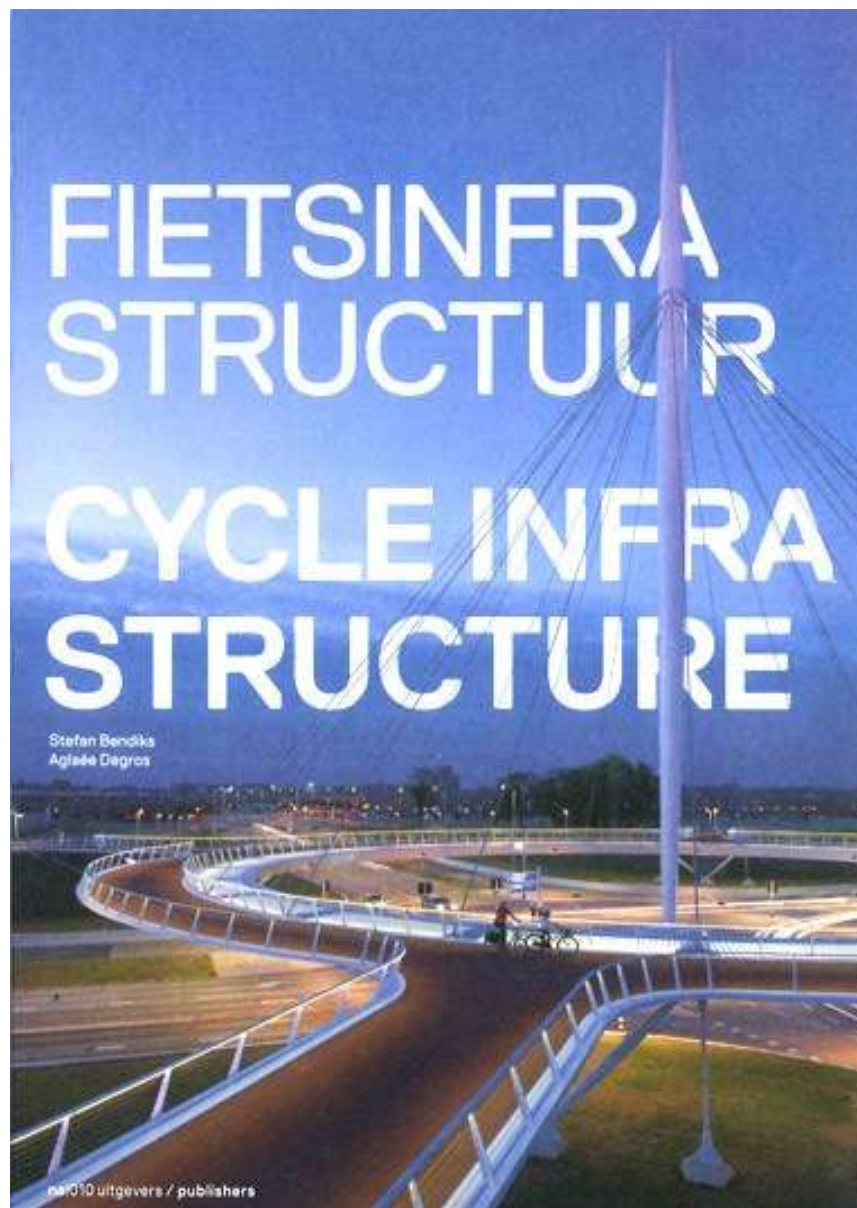


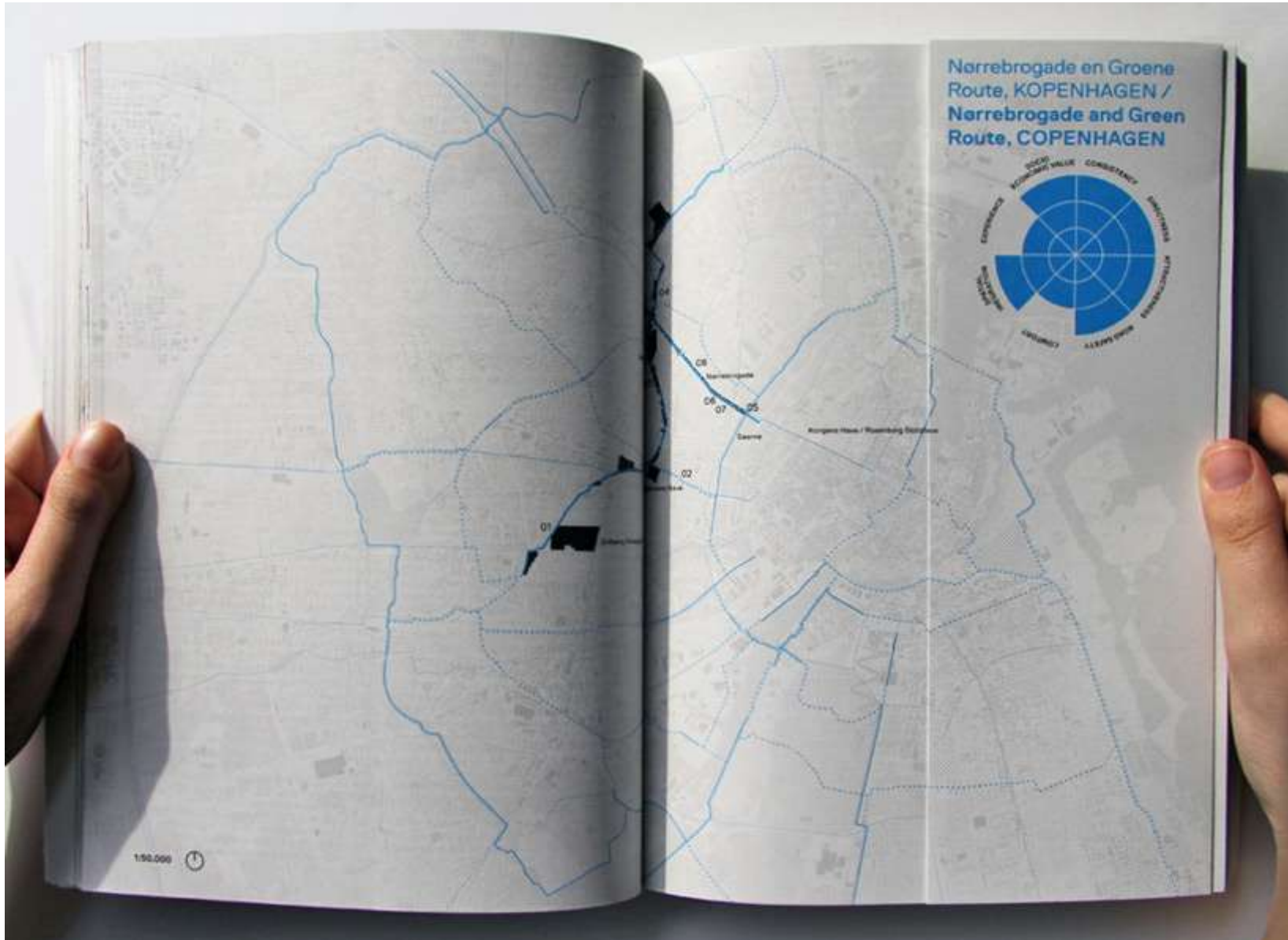
The design of cycle space

Cycle infrastructure shouldn't only be designed as a connection between A and B, but as means to improve the quality of space between A and B .

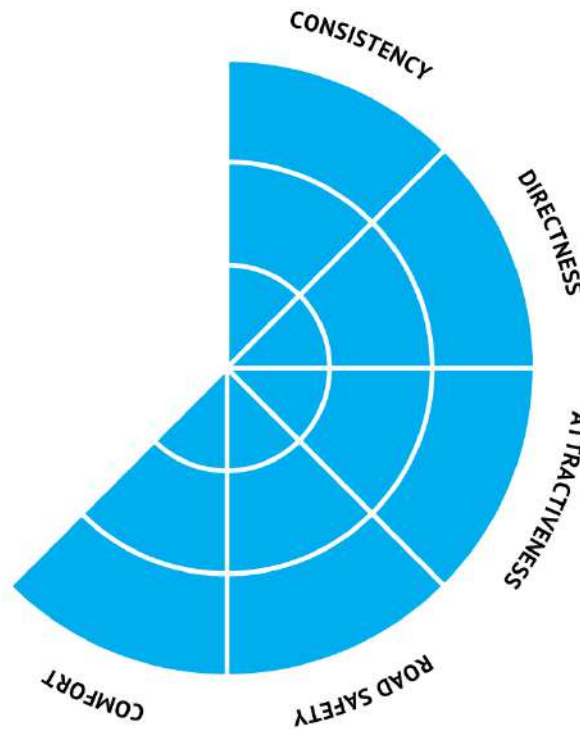
Bendiks S, Degros A, Cycle infrastructure (2013).

Cycle infrastructure : Stefan Bendiks , Aglaée Degros

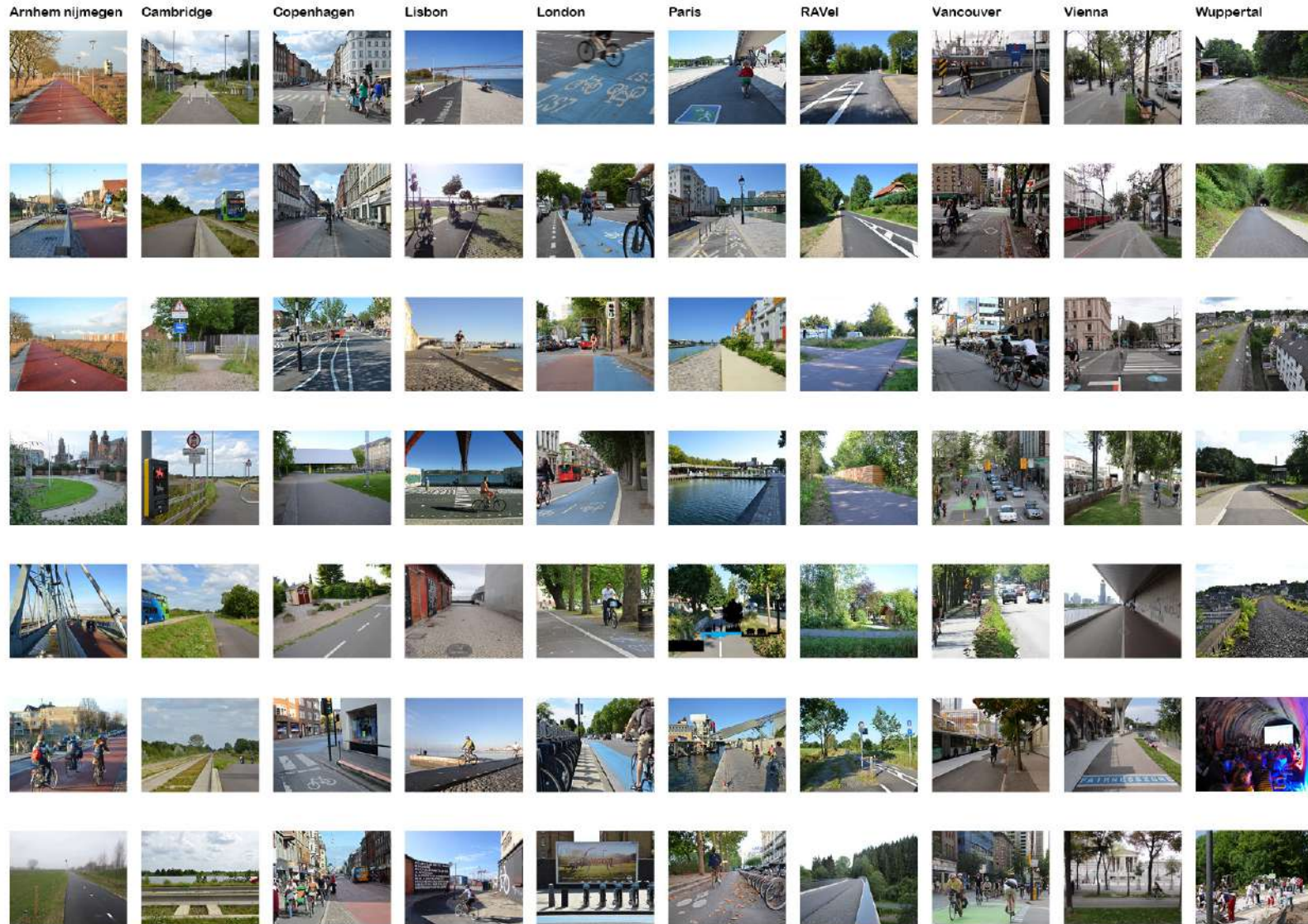




CROW Criteria



- Consistency ; continuity, logically connected destinations
- Directness ; shortest, fastest routes taking into account all costs of travel time
- Attractiveness ; designed, furnished and illuminated tracks to make cycling socially safe and attractive
- Traffic safety ; traffic safety of all users
- Comfort ; smoothly circulation (smooth pavement , minimum inclines)





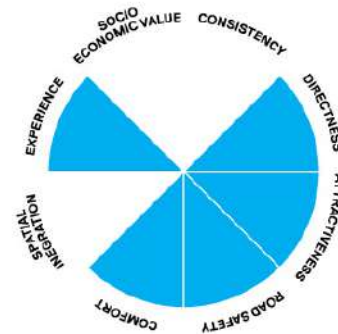
DE CALIFORNIA CYCLEWAY

Initiatief / initiative: Horace Dobbins en Henry Harrison Markham / Horace Dobbins and Henry Harrison Markham
Ontwerp / design: California Cycleway Company, 1900 / California Cycleway Company, 1900
Status / status: ontmanteld, enkele jaren na ingebruikname / dismantled only a few years after opening

De California Cycleway tussen Pasadena en Los Angeles is de eerste en tot vandaag misschien wel de enige echte fietssnelweg. De opgetilde fietsbaan van hout met een totale lengte van veertien kilometer werd bedacht tijdens de *bicycle craze* aan het eind van de negentiende eeuw. Kruisingsvrij en zonder steile hellingen, gevrijwaard van paarden, zwervhonden en voetgangers, was de California Cycleway de perfecte infrastructuur voor het toen opkomende nieuwe type fiets met kettingaandrijving. Andere voertuigen of voetgangers waren niet toegestaan op de route. Aan de uiteinden van de baan bevonden zich (tol)stations waar men fietsen kon stallen, repareren en huren. Een enkele rit kostte tien dollarcent, een retourritje vijftien dollarcent. De Cycleway was zelfs voorzien van elektrische verlichting. De California Cycleway Company rekende op 100.000 gebruikers per jaar. De opkomst van de auto en het openbaar vervoer maakte echter al na enkele jaren een einde aan de fietssnelweg, die nooit winstgevend was. Interessant detail is dat op het tracé van de California Cycleway later de eerste autosnelweg van de Verenigde Staten aangelegd werd, vandaag bekend als de Pasadena Freeway.



CALIFORNIA CYCLEWAY



The California Cycleway between Pasadena and Los Angeles represents the world's first, and up to now perhaps only, genuine cycle highway. The elevated wooden cycle path, with a total length of 14 km, was conceived during the bicycle craze at the end of the nineteenth century. Free of steep inclines, junctions, horses, stray dogs and pedestrians, the California Cycleway was the perfect infrastructure for the new chain-driven bicycle then gaining in popularity. Neither pedestrians nor other vehicles were allowed on the route. At both ends of the path, there were toll stations with facilities for storing, renting and repairing bicycles. The Cycleway was even equipped with electric lighting. A trip in one direction cost 10 cents, a round-trip, 15 cents. The California Cycleway Company expected to attract 100,000 users per year. However, the advent of both the motor car and public transport meant the demise of the Cycleway, which had in fact never made a profit. Somewhat ironically, the route of the California Cycleway would later be used for America's first automobile highway, known today as the Pasadena Freeway.

Indoor Mall,

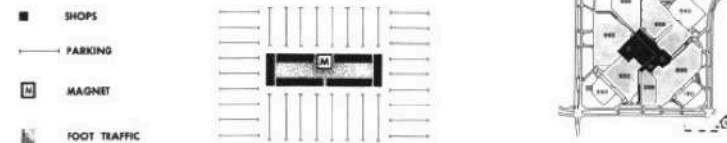
een nieuwe typologie ontstaan vanuit een nieuwe mobiliteit.

H.A. 077

Southdale Center is het oudste winkelcentrum van Amerika met een structuur die zich volledig binnen bevindt in een gereguleerd klimaat. De architect van het complex, de Oostenrijker Victor Gruen, ontwierp het complex vanuit socialistische uitgangspunten. Het binnenklimaat van de mall is ontworpen om mensen uit de uitgestrekte suburbs van Amerika samen te brengen in een gemeenschappelijke omgeving waar kan worden gewinkeld, koffie kan worden gedronken en waar ruimte is voor sociaal contact. Het idee de mall onderdeel te maken van een nieuw ontworpen stad met appartementen, scholen en medisch voorzieningen, werd nooit verwezenlijkt en in plaats daarvan werd het centrum vanuit een optimale efficiëntie ontsloten voor haar gebruikers door een naadloze aansluiting op de weginfrastructuur.



The introverted center. The photograph and the plans are of Southdale Shopping Center, near Minneapolis. Architects: Victor Gruen Associates. Photograph: Chester Freden



1956, Southdale Center, Edina, Minnesota, USA. architect: Victor Gruen Architects, ontwikkelaar: Dayton Company
bron: Gruen, V. & Smith, L. *Shopping Towns USA. The Planning of Shopping Centers*, New York: Van Nostrand Reinhold, 1960

#1 samenhang

door het laten bepalen van plaats en vorm van het programma door de infrastructuur (de snelweg) en de bebewegings-eigenschappen van het transportmiddel (de auto)

#2 directheid

#3 aantrekkelijkheid

#4 verkeersveiligheid

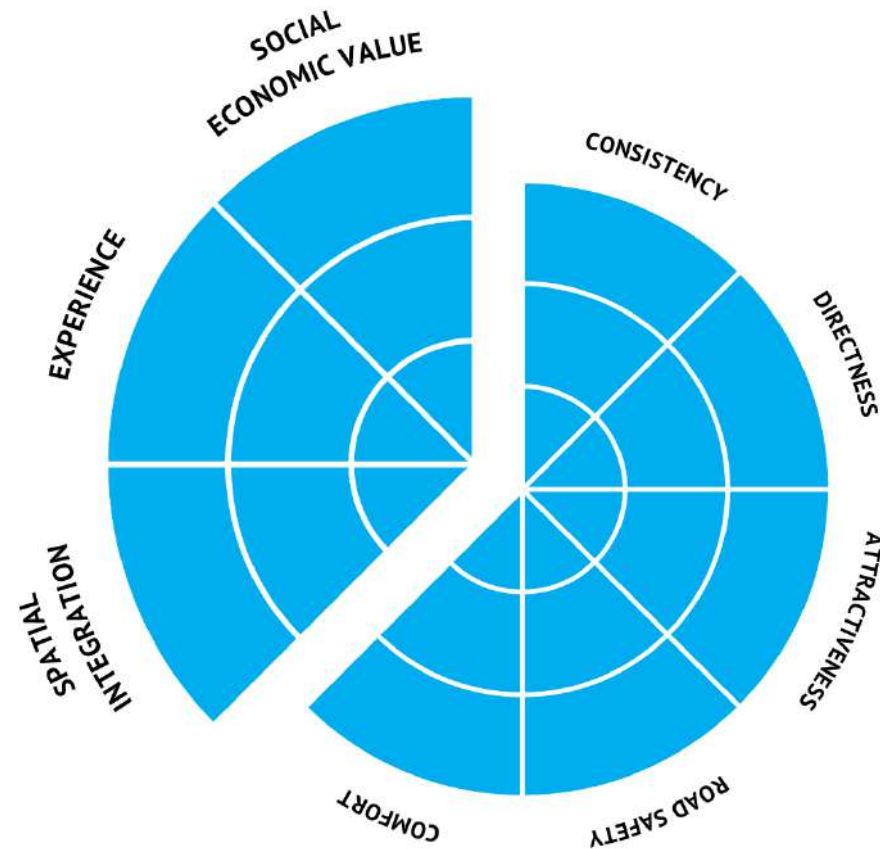
#5 comfort

#6 beleving

#7 ruimtelijke integratie

#8 sociale en economische waarde
door het ontwikkelen van een specifieke ruimtelijke en economische typologie gerelateerd aan de nieuwe infrastructuur

Enlarge criteria



- Spatial integration ; Cycle infrastructure integration into spatial context (city center, suburbs, historic areas, modern development)
- Experience ; Enjoyable, stressful infrastructure
- Socio – economical value : routes takes into account user facilities and developments

The image shows the interior of the Rijksmuseum in Amsterdam, a long, arched hallway with a brick floor. The architecture features high, vaulted ceilings with a series of repeating arches supported by large, cylindrical stone columns. The lighting is warm and focused on the floor. In the foreground, two people are riding bicycles towards the camera. The person in front is wearing a dark jacket and has a child in a red jacket seated in a front-mounted child seat. The person behind is also in a dark jacket and is riding a bicycle with a basket. In the background, other cyclists are visible, and the hallway leads towards a large glass entrance. The overall atmosphere is one of a well-used, historic public space.

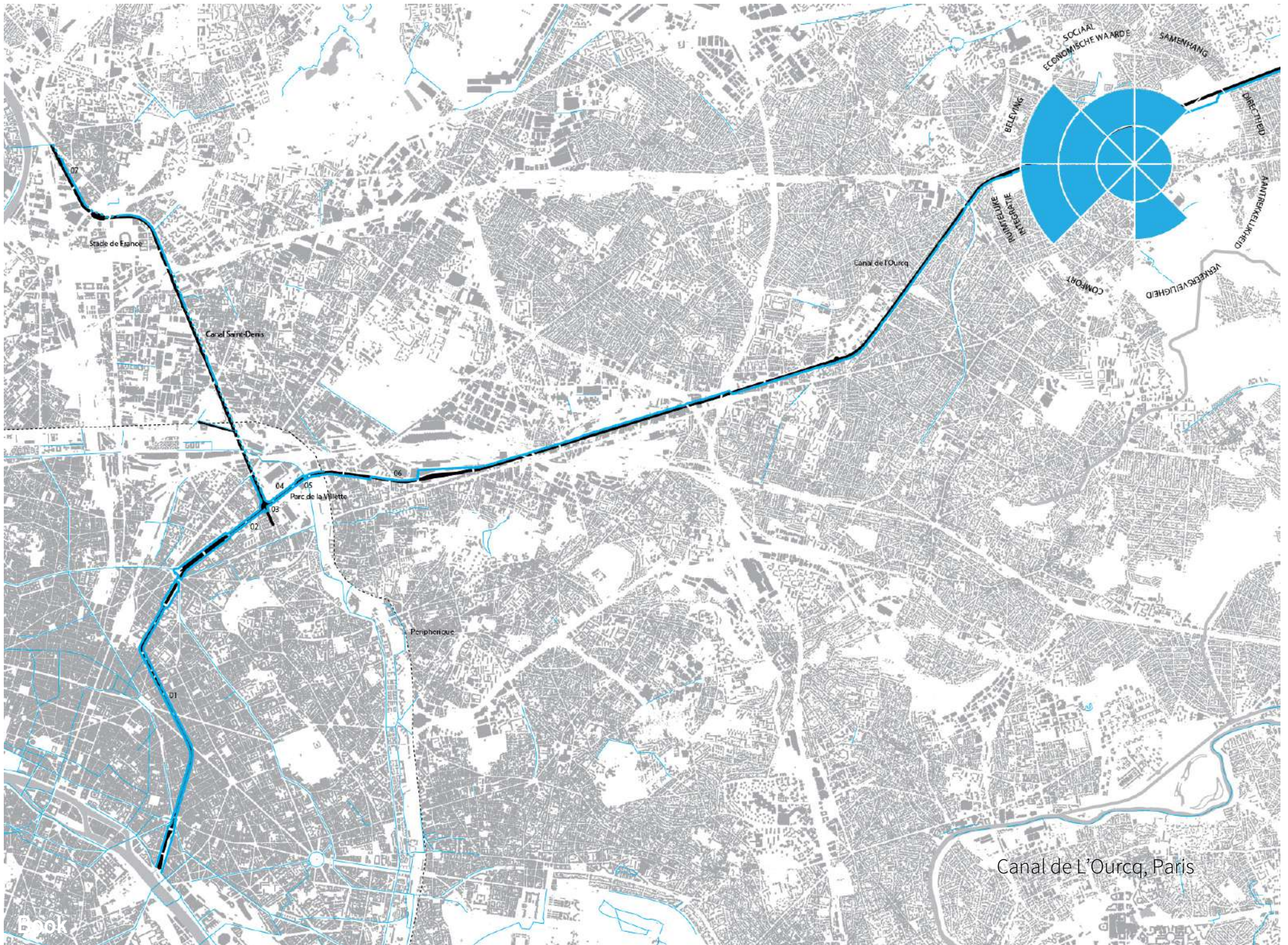
SPATIAL INTEGRATION

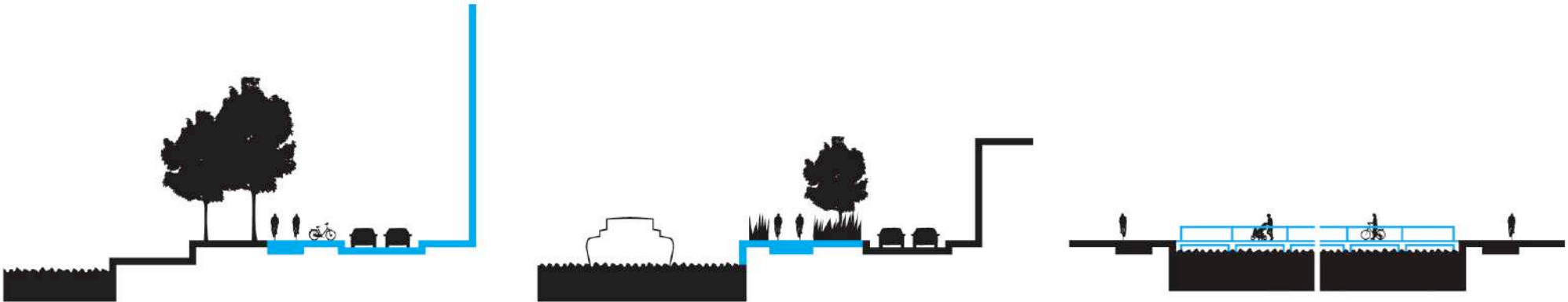
Rijksmuseum, Amsterdam, P.J.H. Cuypers

SPATIAL INTEGRATION

Canal de L'Ourcq, Paris





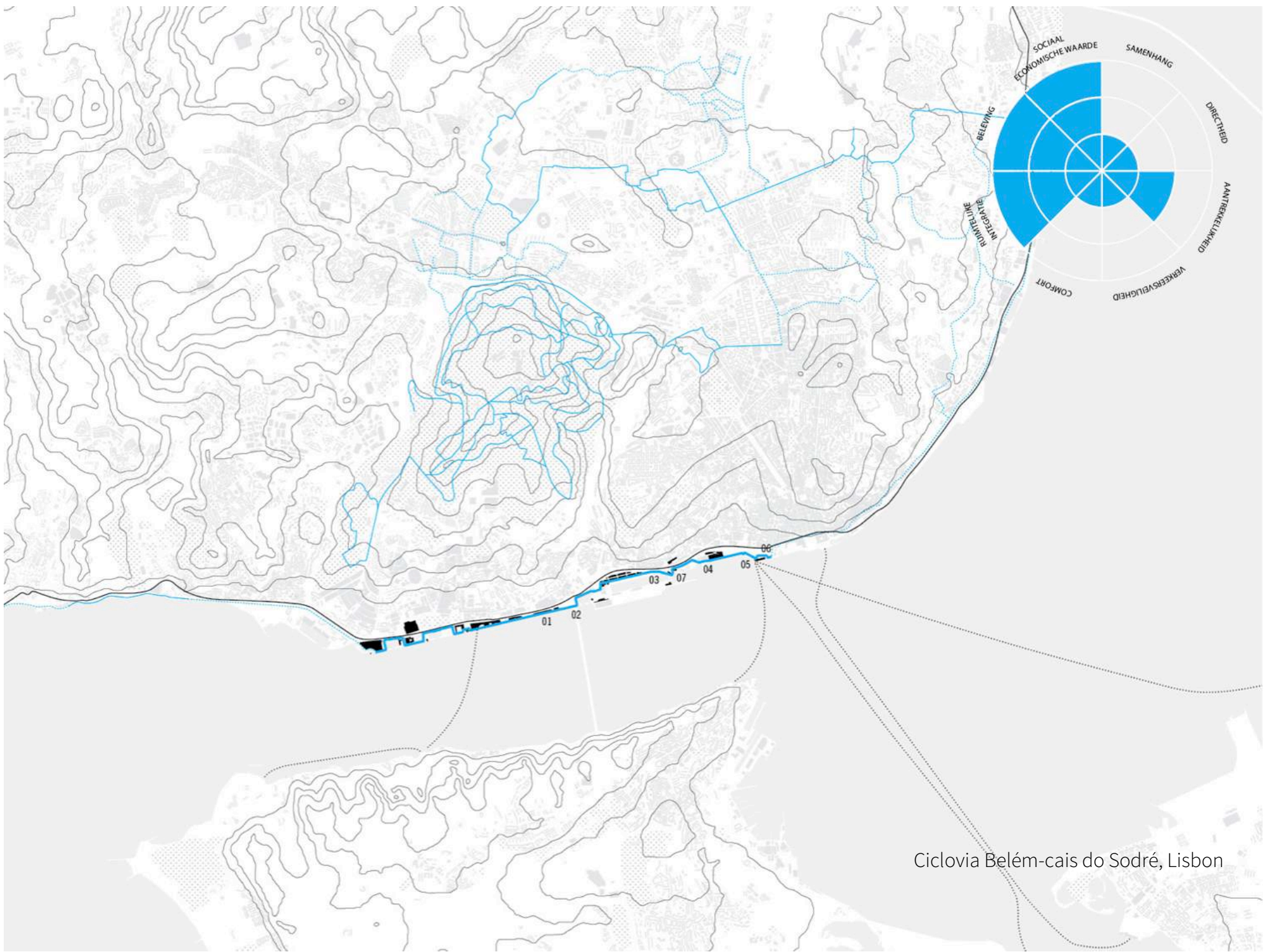


The Canal de l'Ourcq key alternate industrial use and residential use, the bike path react to those different context . Sometimes it is planted , sometime separated from the car traffic by bike parking or some times it just melt with the industrial heritage.

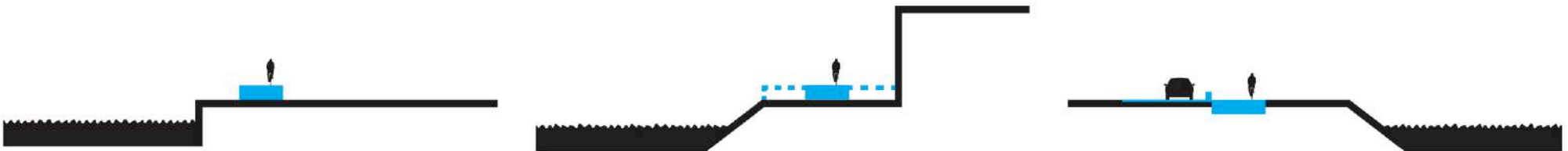


EXPERIENCE

Ciclovia Belem-cais do Sodre, Lisbon



Ciclovia Belém-cais do Sodré, Lisbon

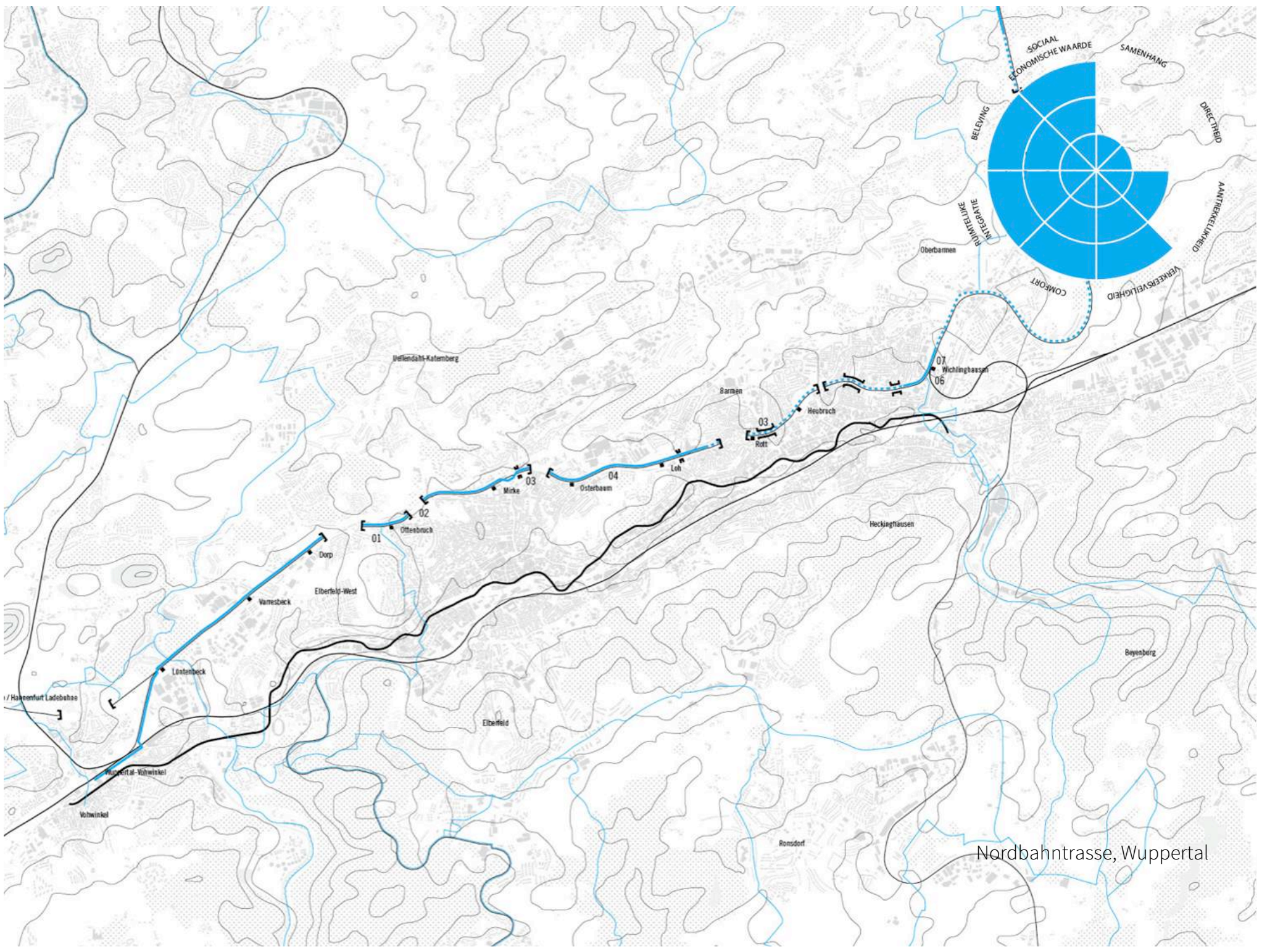


Attention for the public space, making the historic layers visible and the re-use existing materials like basalt, limestone and asphalt, were the objective of this design. All this was realized within a limited budget.

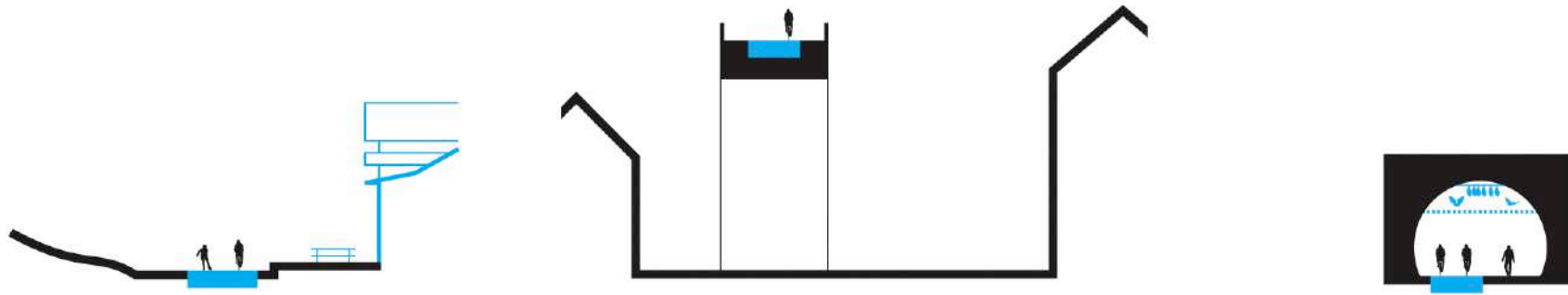


SOCIO ECONOMIC VALUE

Nordbahntrasse, Wuppertal



Nordbahntrasse, Wuppertal

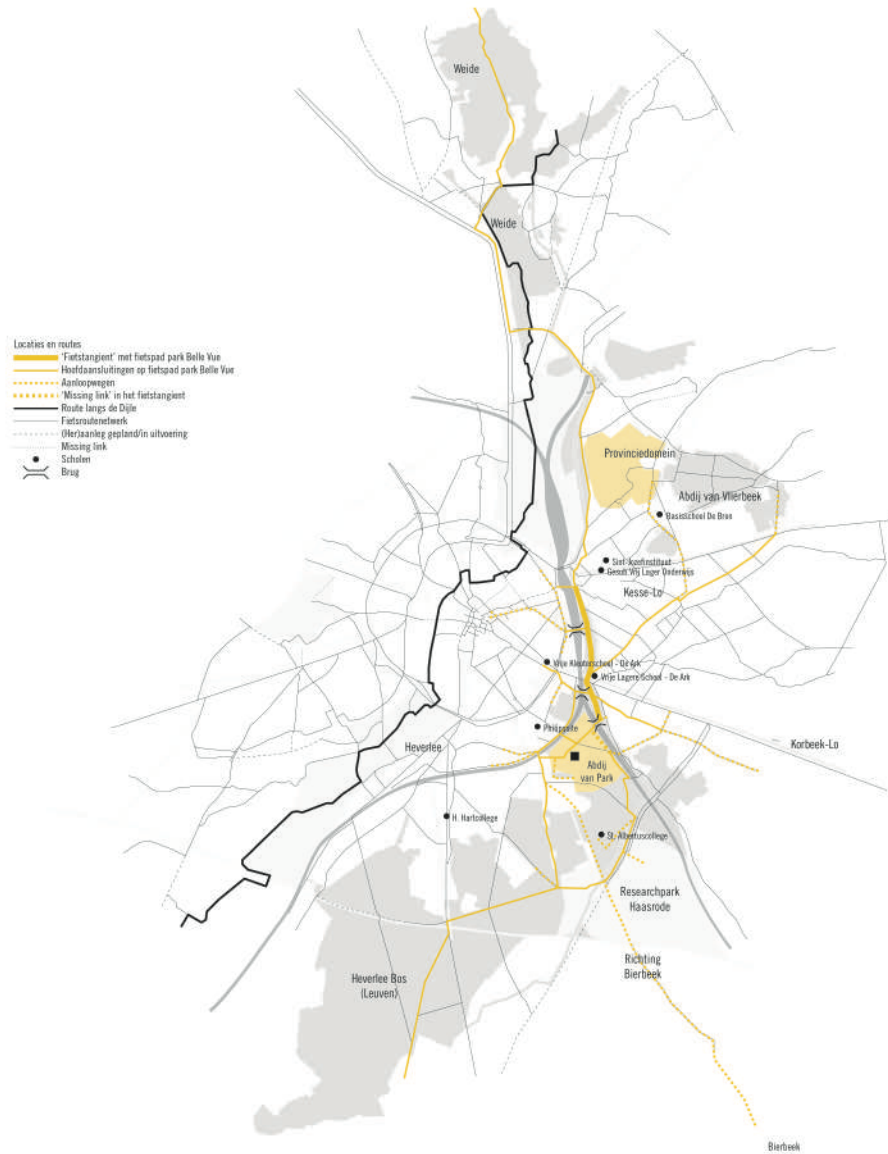


The bike path is a reconverted rail track. It is a citizen initiative, that re use also former rail tunnel and bridge. It providing an asphalt strip for bike some time build by the citizens them self but also they organize cultural events along the road as a movie night in the recently converted tunnel.

Park Bellevue Leuven : Artgineering

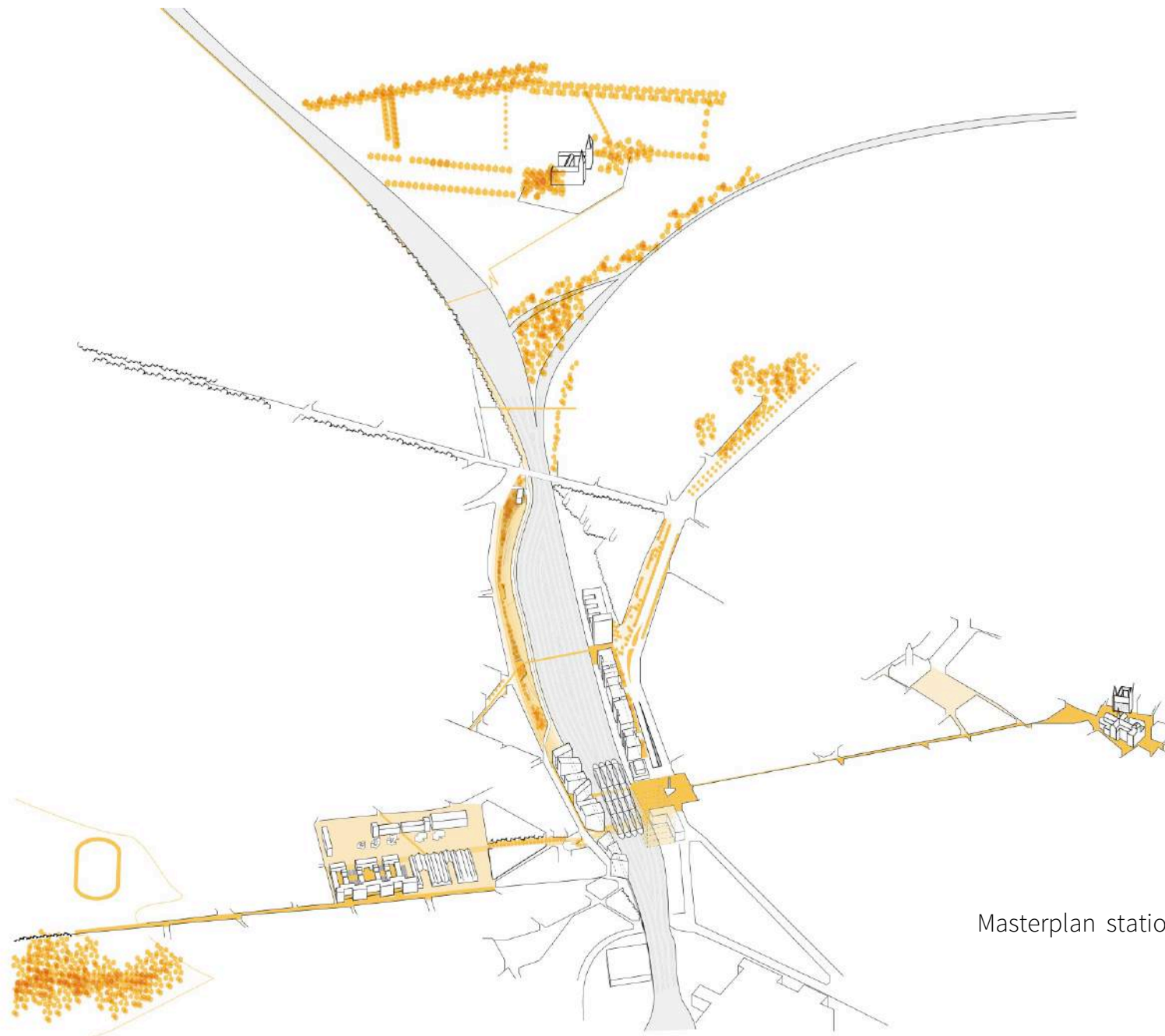






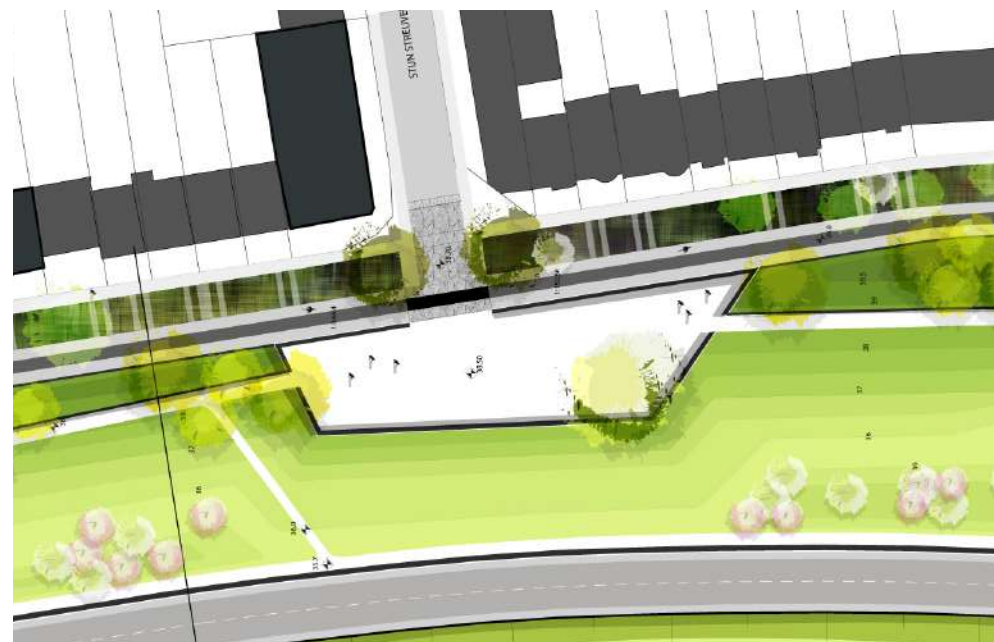




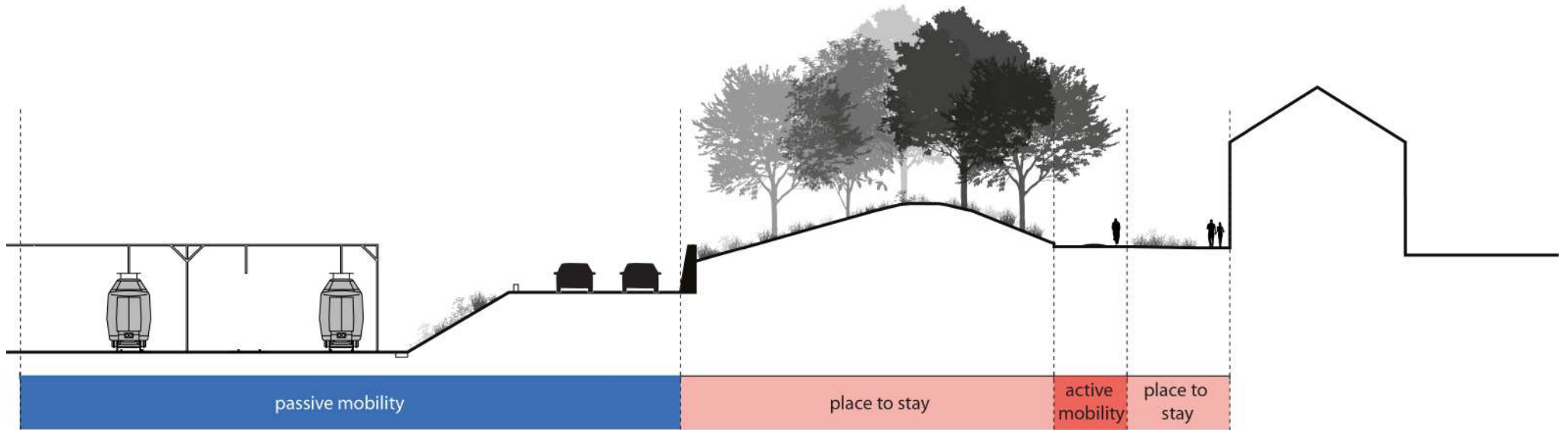


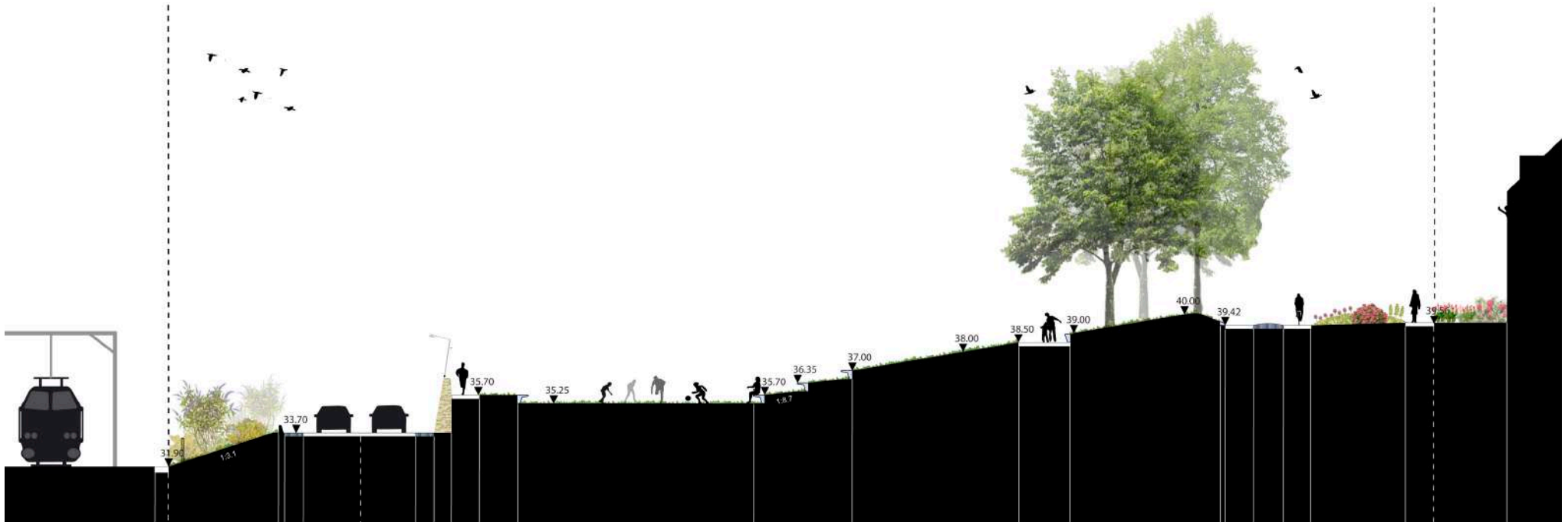
Masterplan station, Leuven

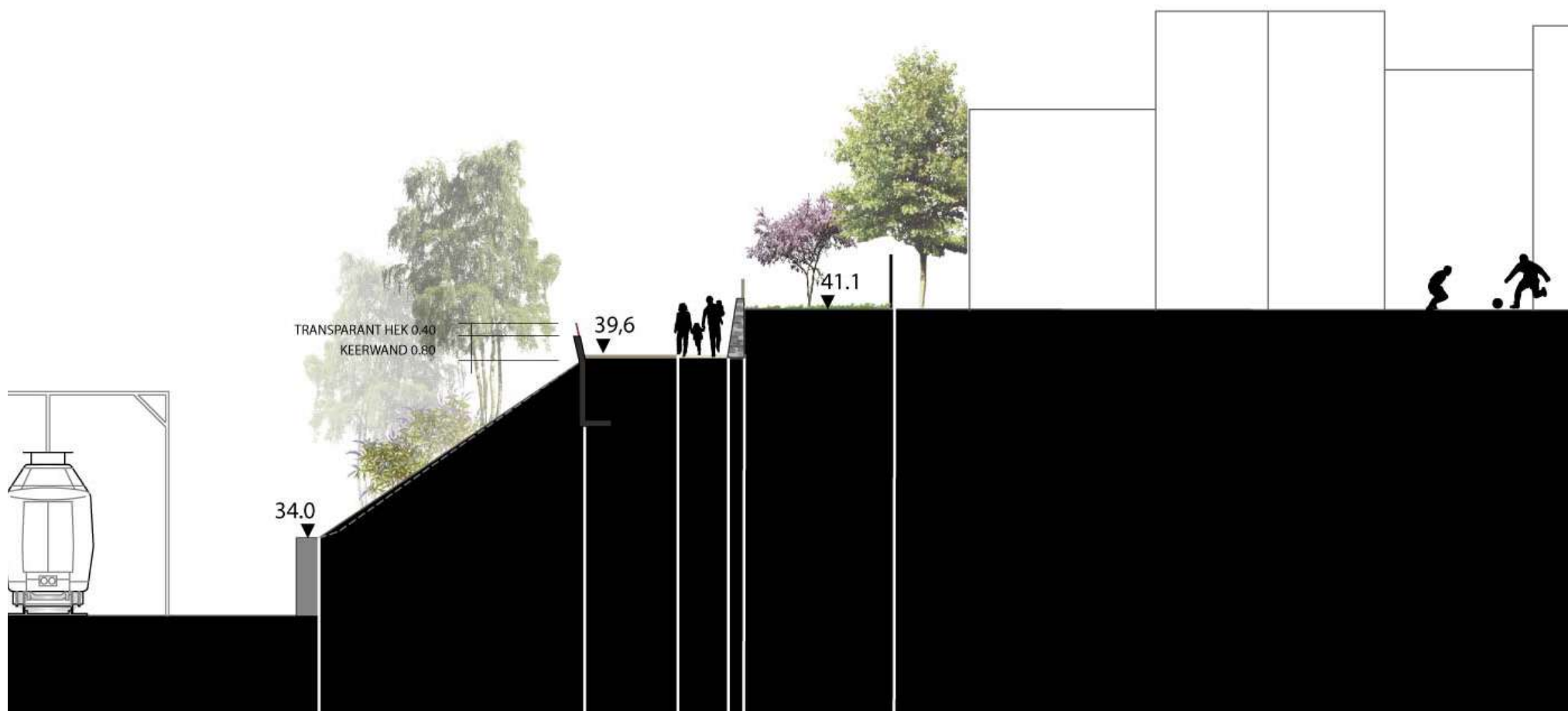














SOCIO ECONOMIC VALUE

An architectural rendering of a public space. On the left, a rustic stone wall is topped with a lush flower bed containing yellow, purple, and pink blooms. Behind the wall is a wooden fence and a modern white building. A paved bicycle path with white dashed lines runs parallel to the wall. Several silhouettes of people are shown walking and riding bicycles along the path. In the background, there are green trees and a blue sky with white clouds and several birds in flight. The overall scene is bright and sunny.

SOCIO ECONOMIC VALUE



SOCIO
ECONOMIC
VALUE

EXPERIENCE





EXPERIENCE

SPATIAL INTEGRATION





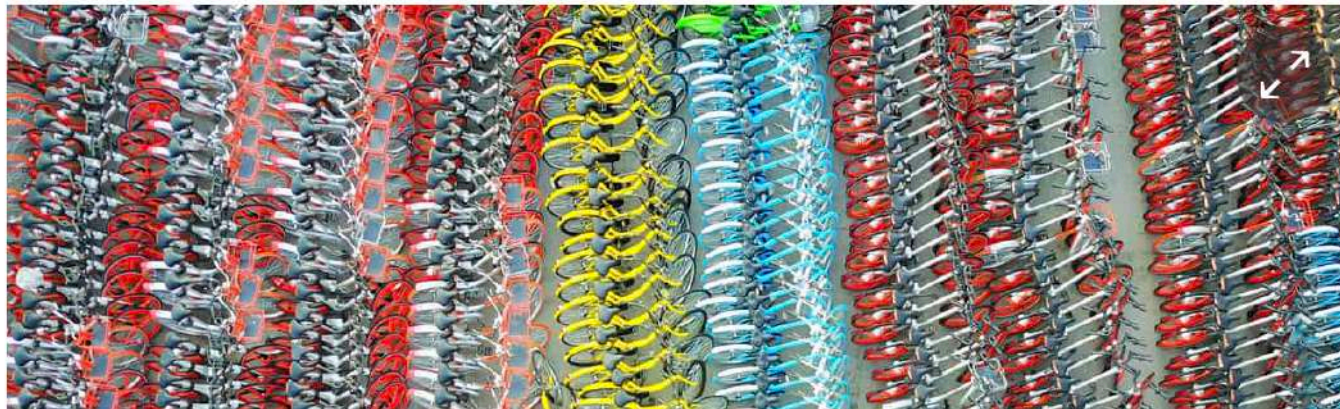
SPATIAL INTEGRATION



Cobbled roads

The main way to encourage cyclists on the roads is to reduce the threat from motor vehicles. The road should either be narrow enough that cars can't pass cyclists, or wide enough that they can pass easily - the middle ground leads to collisions. Some cities are now experimenting with other options: Västra Hamngatan in central [Gothenburg has recently introduced](#) a street with smooth tarmac in the middle and cobbles on the sides. This encourages cyclists to take a central position in the road, preventing drivers from attempting dangerous passes, and also slows the cars down.

[Park Belle-Vue](#) in Leuven is planning something similar - a track with smooth bike lanes on either side and a raised cobbled section in the middle, meaning any drivers on the street will have one wheel on each section, encouraging them to drive slower and take more care.



The Guardian ;
The 8 best cycling
innovations

Traffic space is **public space!**

*Promotion du vélo en Suisse: Enjeux, mesures et stratégies,
journées Biennales de la Faculté des Géosciences et de l'Environnement de l'Université de Lausanne.*