



PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

FICHE VARIABLE

COLLÈGE DE PROSPECTIVE
CHANTIER CENTRE-VILLE





TRAJECTOIRE DE LA VARIABLE

DÉFINITION ET ENJEUX

L'espace public au singulier est un lieu immatériel, de communication et de débat. Au pluriel, les espaces publics sont caractérisés par un lexique de lieux et d'espaces extérieurs (généralement urbains) destinés à l'usage de tous, sans restriction. Il peut ainsi s'agir de tout espace de circulation (rues, allées, boulevards...) ou de rassemblement (parcs, places, esplanades...) et, par extension, cela inclut aussi des lieux couverts, publics ou privés (gares, marchés, parkings), et des espaces naturels, verts et bleus.

Les espaces publics sont constitutifs de l'image d'une commune. Espaces de rencontres, d'échanges, lieux de la vie

collective, ils sont caractérisés par une diversité de pratiques, de besoins et de situations. Partagés par tous, ils constituent un ingrédient essentiel de la qualité de vie des citoyens et de l'attractivité d'un centre-ville pour ses habitants, les commerçants, les entreprises, ou les touristes.

L'enjeu pour les pouvoirs publics est d'assurer à tous les publics, sans aucune discrimination d'âge, de sexe, de fatigabilité ou de handicap, l'accessibilité aux espaces publics. En outre, ils doivent garantir leur sécurité et organiser la cohabitation et la mixité des personnes et des modes de déplacement.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Parler d'espace public est une notion moderne comme en témoigne son apparition tardive dans les dictionnaires. Ce terme est né dans le milieu des années 1980. Il est désormais couramment employé dans le langage professionnel des architectes, urbanistes, services techniques... Avant cette période, des qualificatifs tels que "espaces libres", "espace collectifs" ou "espaces extérieurs" étaient préférentiellement utilisés.

Jusqu'au début du XX^{ème} siècle, les places devant les écoles, les parvis devant les églises... sont considérés comme de véritables espaces publics, des lieux de sociabilité incontournables. Des fêtes, des marchés s'organisent. Une réelle fonction sociale leur est donc attribuée. Les rues et les places sont aussi des lieux d'expression voire de contestation politique, en particulier depuis la fin du XIX^{ème} siècle avec la diffusion de la pratique de la manifestation. Cette situation est favorisée par des densités fortes et des déplacements qui se font majoritairement à pied ou en transports en commun.

Des espaces publics formatés pour l'automobile

Dans les années 50, les formes et les usages des espaces publics sont bouleversés du fait de l'avènement, puis de la démocratisation, de l'automobile. Après la Seconde Guerre mondiale, les rues et les places se trouvent progressivement envahies de véhicules, mobiles ou immobiles. La configuration des rues et des places est complètement modifiée et les chaussées sont réaménagées pour accueillir un maximum de files de circulation, au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement. Les places deviennent de vastes parkings collectifs, au même titre d'ailleurs que le moindre espace libre disponible.

Les villes sont fragmentées en quartiers délimités par de grands axes de circulation qui les traversent, ce qui atténue progressivement la fonction sociale des espaces publics urbains.

ainsi que les handicaps de situation (personne avec bagages encombrants, parents avec poussette...). Désormais, l'accessibilité affiche la notion d'égalité d'accès citoyenne. Cette dimension amène à devoir concevoir une ville accessible à tous. Au-delà des personnes en situation de handicap, c'est bien l'usager et l'ensemble de la population qui doit en bénéficier. Il s'agit de faciliter l'insertion dans la vie sociale et de permettre à chacun d'être un citoyen à part entière, de vivre pleinement la ville.

Les enjeux de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont primordiaux car ils concernent l'ensemble de la population. La largeur, l'aménagement et l'état des trottoirs, les marquages au sol, l'éclairage des rues, les signaux sonores, les poteaux... tous ces éléments influencent l'accessibilité et la facilité des piétons à se déplacer dans les rues.

Dans trente ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé. Avec l'avancée en âge, la part modale de la marche augmente du fait de l'abandon de la conduite automobile. Elle s'élève à 40 % pour les seniors de plus de 75 ans alors qu'elle est de 22 % pour le reste de la population. La santé et l'autonomie de ces seniors dépendent en partie de leur mobilité piétonne. Or, les seniors sont surreprésentés dans les accidents de piétons. Les accueillir dans un espace public où les déplacements à pied sont effectués avec le moins de risques possible de chuter ou d'être accidenté est donc un enjeu de société.

La question de la sécurité des espaces publics concerne aussi les problèmes liés aux agressions car les espaces publics sont les lieux privilégiés des phénomènes d'incivilité et de délinquance et le sentiment d'insécurité y est plus fort qu'ailleurs.

Les femmes sont les premières concernées. Une étude de l'Insee de 2015 rappelle que 25 % des femmes de 18 à 29 ans ont peur dans la rue. La persistance du harcèlement de rue, qui va du simple commentaire désagréable à l'agression physique ou sexuelle, contribue largement à ce sentiment d'insécurité. De même que la surreprésentation des hommes dans l'espace public, qui y séjournent quand les femmes ne font qu'y passer.

Des enquêtes menées par l'Université et la Communauté urbaine de Bordeaux ont montré que, dans la rue, les femmes mettent en place des stratégies d'évitement qui portent sur l'itinéraire qu'elles adoptent (elles font des détours pour contourner des zones perçues comme à risque) ou sur la tenue qu'elles portent (baskets aux pieds et talons dans le sac).

Depuis 2007, sont devenues obligatoires en France, pour les maîtres d'ouvrage, les études de sûreté et de sécurité publique (ESSP) qui permettent de faire le « diagnostic » des situations « à risques » et de proposer des mesures pour sécuriser les espaces ouverts au public.

Des espaces publics faits par des hommes pour des hommes

Historiquement considéré comme un espace masculin, l'espace public a été pensé par et pour les hommes. Les po-

litiques d'urbanisme et d'aménagement qui réglementent et construisent les espaces publics sont rarement soumises à une analyse genrée et reflètent plutôt un point de vue masculin. Mais l'usage de l'espace public n'est pas le même pour les hommes et les femmes qui ne se déplacent pas de la même façon dans la ville, n'utilisent pas les mêmes lieux, n'y ont pas les mêmes rôles, ne sont pas exposés aux mêmes difficultés.

De nombreuses études récentes montrent que les hommes sont les usagers majoritaires de l'espace public, y compris des équipements sportifs et de loisirs. Terrains de foot et de basket, appareils de musculation, skate-park... la majorité des installations et équipements construits sont à symbolique masculine et ainsi à forte fréquentation de garçons et d'hommes. Une inégalité femmes-hommes en partie due aux politiques d'aménagement des villes, les hommes étant les principaux bénéficiaires des dépenses publiques en matière de loisirs.

En outre, les aménagements discriminent les femmes lorsqu'ils ne prennent pas en compte le fait qu'elles assument encore la majorité des tâches ménagères. Elles réalisent, par exemple, 75 % des accompagnements des enfants et des personnes âgées, selon une étude publiée en 2014 par le Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. Les éléments de décor ou de mobilier urbain qui gênent le passage des piétons pénalisent surtout les femmes, qui ont l'habitude de transporter plus souvent poussettes, caddies, valises à roulettes ou de pousser des fauteuils roulants... En outre, le manque de bancs et de toilettes publiques, gratuites et entretenues, pénalise notamment les femmes dans l'utilisation des espaces puisqu'elles ne peuvent l'investir durant une longue période.

Enfin, une autre catégorie d'usagers est pénalisée par l'aménagement actuel des espaces publics : les enfants.

Dans le passé, l'enfant appartenait tout naturellement à l'espace urbain, avec ou sans ses parents. Pas de rue sans enfants de tous âges et de toutes conditions. Ensuite, un long mouvement de privatisation l'a retiré peu à peu de l'espace urbain qui a cessé dès lors d'être un espace de vie pour devenir un lieu de passage, réglé par les logiques de la circulation et de la sécurité. La hausse du nombre d'automobiles a réduit l'espace disponible pour les jeux d'enfants mais aussi augmenté fortement la dangerosité de l'espace public pour ces usagers encore insouciants des dangers qui les entourent. Ainsi, les jeux et autres relations sociales sont désormais circonscrits à des sites dédiés : aires de jeux, squares, parcs...



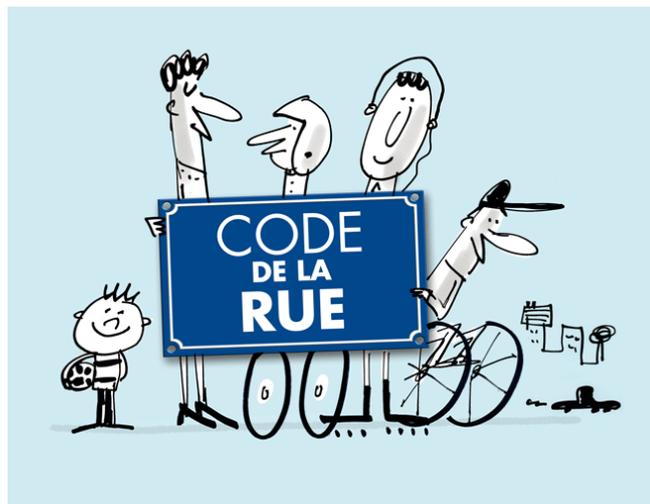
© Région Hauts-de-France

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Une recherche d'apaisement de la vitesse et de développement des modes actifs dans les espaces publics

L'espace public est questionné par le développement des nouveaux modes de mobilité, la densification urbaine, le vieillissement de la population, les nuisances environnementales (pollution, bruit...), la sécurité, le besoin de calme exprimé par les habitants... L'apparition de ces nombreux enjeux a peu à peu conduit à repenser la ville de manière à réduire l'omniprésence des véhicules. Une recherche d'apaisement des espaces publics s'est ainsi amorcée à partir de l'introduction des zones 30 en 1990 dans le code de la route, appuyé par la publication de plusieurs lois sur les vingt dernières années, leurs objectifs principaux étant la recherche d'un meilleur équilibre entre les modes de déplacement, la réduction de l'accidentologie et la volonté de rendre plus attractifs les centres-villes.

Ainsi, en 2006, une démarche participative "code de la rue" a été entreprise par le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, avec l'objectif d'amorcer une évolution du code de la route et des réglementations pour tenir compte des évolutions de la société et promouvoir des aménagements adaptés aux multiples usages de l'espace public et pas seulement à la circulation. De cette démarche sont nées les notions d'aire piétonne et de zone de rencontre dans le code de la route pour renforcer cet apaisement. Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 explicite ces changements. Un principe général de prudence est établi et inscrit dans le code ainsi que l'introduction de ces zones de circulation particulières et la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30.



©Pierre Botharel

Ces mesures sont complétées par l'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui donne la possibilité au maire de fixer, sur tout ou partie de l'agglomération, une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, favorisant la promotion d'une « ville apaisée » et d'un espace urbain plus convivial.

Enfin le décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif à la mise en œuvre du Plan national d'action mobilités actives (PAMA) adapte les règles de circulation routière en vue de sécuriser et de favoriser le cheminement des piétons et des cyclistes. Le texte améliore le respect des cheminements piétons et des espaces dédiés aux cyclistes, en aggravant les sanctions en cas d'occupation par des véhicules motorisés. Il généralise également les doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (sauf décision contraire de l'autorité de police). Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée (R. 412-9). Dans le même temps, il autorise le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante. Le texte réserve aux cyclistes l'usage exclusif des sas au niveau des feux de signalisation (R. 415-2).

Ces mesures d'apaisement permettent un meilleur partage de l'espace public mais n'aident pas à réduire l'usage de la voiture en ville. Le gouvernement, ayant la volonté d'accélérer la transition écologique, va aller plus loin avec la publication le 26 décembre 2019 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), loi axée sur la mobilité quotidienne qui affiche comme ambition générale de développer les alternatives à la voiture et de décarboner les mobilités. Ainsi, la LOM permet aux collectivités d'expérimenter des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle dans les territoires, avec par exemple le déploiement de nouveaux services de mobilité et de l'intermodalité, et la mise en œuvre d'un plan vélo, visant à tripler la part modale du vélo d'ici à 2024. Un forfait mobilité durable pouvant s'élever à 400 euros par an est également prévu en remplacement de l'indemnité kilométrique vélo pour les salariés se rendant au travail à vélo ou en covoiturage.

En matière de nouvelles mobilités, un axe fort de la loi est l'ouverture des données de mobilité, pour développer des services numériques au niveau local. Ces services numériques de mobilité permettent de connaître en temps réel l'offre des différents modes de transport disponibles et de

payer en ligne son titre de transport. Ces services sont regroupés sous le concept « Mobility as a Service » (MaaS). Il s'agit de proposer, à l'échelle d'un territoire, une information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles, y compris la voiture, une tarification adaptée au déplacement demandé et une vente en ligne des billets.

Le Maas a pour objectif d'offrir aux usagers un service intégré, complet et simple. Il pourrait permettre de réduire l'usage de la voiture individuelle en proposant des solutions alternatives crédibles. Il peut ainsi constituer, grâce à une coordination des différents acteurs, un levier des politiques de mobilité durable.

Fortes de cette législation, de plus en plus d'autorités locales mettent en œuvre des politiques diversifiées de réduction de la circulation et de la présence automobile : le nombre de places de stationnement a fortement diminué, les zones piétonnes en centre-ville deviennent de plus en plus nombreuses comme à Arras où l'une de ses grandes places a été piétonnisée, les transports en commun se développent toujours plus, comme à Dunkerque qui en a instauré la gratuité. De nombreuses mesures sont prises pour inciter les habitants à utiliser des modes de transport autres que la voiture en solo. Divers plans tels que les plans de déplacements urbains, plans vélos, plans piétons sont étudiés et mis en œuvre. Beaucoup de mesures découlent de ces derniers et favorisent les modes de déplacements alternatifs. Des expérimentations sont lancées, comme les passages piétons 3D à Cysoing, les parkings sécurisés pour vélos à Lille, Calais, etc.



© Région Hauts-de-France



© Groupe Hélios/Twitter/Usine nouvelle

L'amélioration du cadre de vie des habitants et usagers étant devenu une priorité pour les villes, elles sont aussi de plus en plus nombreuses à penser l'espace public de façon multifonctionnelle, afin d'inclure tous les usagers dans leur stratégie d'aménagement et de permettre des usages diversifiés (loisir, marche, vélos, trottinettes, jeux, restauration, relaxation, activités culturelles et commerciales...). Souplesse, flexibilité, adaptabilité sont désormais les maîtres mots.

Au nord de l'Espagne, la ville de Pontevedra s'est vidée de toutes ses voitures depuis vingt ans. En 1999, le maire de cette agglomération de 83 000 habitants a entrepris une réforme urbaine donnant la priorité aux piétons. Dans le centre ancien, l'espace public a été requalifié pour favoriser la marche à pied, les commerces et limiter la circulation automobile. Pour rentrer dans le centre-ville, il faut désormais laisser sa voiture sur l'une des 2 000 places de stationnement gratuit autour de Pontevedra. Aujourd'hui, 70 % des déplacements sont effectués à pied, la pollution a baissé de 61 % et la circulation routière a chuté de 90 %. Pontevedra est devenue une ville sans bruit, ni gaz d'échappement où les enfants peuvent jouer dans la rue et les personnes à mobilité réduite accéder aux commerces et services sans difficulté.

Une meilleure prise en compte de l'égalité femme-homme dans les politiques d'aménagement des espaces publics

Depuis quelques années, la mixité dans l'espace public est progressivement devenue un enjeu des politiques publiques. Le *gender mainstreaming* ou approche intégrée de la dimension de genre se développe de plus en plus. Cette stratégie a pour ambition de renforcer l'égalité des femmes et des hommes dans la société, en intégrant la dimension du genre dans le contenu des politiques publiques. Elle s'applique à toutes les phases du cycle politique : de la proposition à la décision, de la mise en œuvre à l'évaluation. Elle consiste à vérifier l'impact, potentiellement différent pour les hommes et pour les femmes, de toute mesure politique, et à s'assurer que les femmes comme les hommes sont également bénéficiaires des politiques publiques. Pour cela, les pouvoirs publics doivent se doter d'indicateurs et d'outils de gouvernance et d'évaluation adéquats, comme des statistiques sexuées et des budgets genrés. Ces derniers permettent d'étudier l'impact de la distribution des ressources publiques sur l'égalité des femmes et des hommes.

C'est ainsi que des municipalités peuvent prendre conscience que leurs équipements publics sportifs bénéficient à plus de 90 % aux hommes. Avec un budget sensible au genre, tous les services doivent montrer qu'ils atteignent les hommes et les femmes de la même manière, ce qui les oblige à réfléchir à qui sont leurs publics, à documenter les usages et à mettre en place des comptages.

La ville de Vienne, en Autriche, a été pionnière en matière de *gender mainstreaming*, et a commencé par le domaine clé de la planification urbaine. Dès 1997, l'égalité entre hommes et femmes a été prise en compte dans les programmes d'urbanisme. Ainsi, Frauen Werk Stadt, ensemble d'immeubles d'habitat social construit par quatre femmes

architectes, dispose d'une crèche et d'un cabinet médical au cœur de la résidence. Il propose des espaces communs protégés et piétons, visibles depuis les cuisines des appartements, ainsi qu'une buanderie commune non pas reléguée au sous-sol mais implantée au dernier étage, ouverte sur un toit en terrasse aménagé. La ville a modifié la configuration des aires de jeux en libre accès dans les jardins publics en constatant qu'ils étaient désertés par les filles de plus de 9 ans. Proposer des terrains pour volley-ball ou badminton, et aménager des espaces spécifiques en retrait, à l'abri des regards masculins, ont permis de revenir à une mixité d'usages.

Depuis 2000, le *gender mainstreaming* est une stratégie transversale pour toute la municipalité de Vienne, des services de la petite enfance à l'aménagement des cimetières, dans l'optique de mieux répondre aux besoins de tous les citoyens et d'améliorer la qualité des services publics. Des programmes de formation approfondis ont été proposés à l'ensemble des agents pour les aider à intégrer l'égalité hommes/femmes dans leur travail.

En France, certaines villes commencent à prendre en compte la dimension de l'égalité femmes-hommes dans l'urbanisme. Par exemple, les villes d'Aubervilliers, Paris, Villiers-le-Bel, Nantes, Floirac, Bordeaux, et d'autres, travaillent avec l'association Genre et ville afin de sensibiliser et former différents publics (services techniques de collectivités locales, habitant.es des quartiers, ingénieurs, élus locaux et élues locales...) pour favoriser la prise en compte de l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'aménagement de l'espace public.

La Ville de Paris a produit un guide « Genre et Espace public » regroupant sur près de quatre-vingts pages des conseils destinés aux urbanistes pour penser la ville de demain et faire en sorte qu'elle soit autant accueillante pour les femmes que pour les hommes. La ville a ainsi inscrit le critère du genre dans son plan de rénovation de sept places emblématiques de la capitale et propose d'établir la parité femme/homme dans tous les jurys d'aménagement urbain et les lieux de décision. Plus encore, elle prévoit d'intégrer un critère « genre » explicite dans tous les appels à projets et les appels d'offre ainsi que de mettre en place le concept d'«éga-conditionnalité » pour conditionner les financements publics à des critères d'égalité.

Au-delà de la mobilisation des collectivités locales, l'État soutient le déploiement des marches exploratoires dans

les quartiers prioritaires de la politique de la ville qui contribuent à renforcer la participation citoyenne et la place des femmes sur ces territoires. Par ailleurs, le harcèlement de rue est, depuis la loi du 3 août 2018, désormais puni par la loi. Avec un système de contraventions, les "outrages sexistes" sont passibles d'une amende de 750 euros, ou 90 euros en paiement immédiat.

Tous les spécialistes de la géographie de genre insistent sur un point essentiel : prendre en compte la notion de genre dans la fabrique de la ville permet de produire des espaces publics pour tous.

Une meilleure prise en compte des usages dans le réaménagement des espaces publics urbains

L'implication de l'individu dans la création des lieux revient au cœur de la production des espaces publics à travers des démarches expérimentales qui vont de la simple observation à la mise en place d'installations éphémères (art urbain, mobilier temporaire...) et à l'organisation d'activités participatives, en passant par la réalisation d'enquêtes auprès des usagers.

Depuis 2015, un projet parisien a vu le jour, « Réinventons nos places », qui a pour objectif de réaménager sept places pour en faire des espaces innovants, durables, conviviaux et sobres pour tous. Afin de construire ces lieux selon l'avis et les besoins de tous, des collectifs constitués d'habitants, d'usagers, d'associations et de partenaires institutionnels de la capitale ont été créés afin d'interroger leurs usages, de repenser les déplacements et les contraintes. L'objectif est d'établir un diagnostic partagé, d'identifier les attentes du plus grand nombre et de définir les grands objectifs des futurs aménagements. Afin de garantir une participation massive, le projet propose des plateformes participatives, des réunions publiques, des ateliers, des marches exploratoires, des forums ou encore des questionnaires.

Selon les collectifs, les aspects à prendre en compte dans la construction des places est le fait de les désencombrer, de donner plus d'espace pour des usages diversifiés, de faciliter les cheminements des cyclistes et des piétons, de favoriser l'accès aux transports en commun et l'intermodalité, de créer des espaces verts agréables à investir, de mettre en valeur l'architecture et l'histoire des places, de faciliter le sport, les activités culturelles et artistiques, la détente en installant des mobiliers innovants et d'ouvrir l'aménagement des places à leurs usagers.



© Région Hauts-de-France

QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

La crise sanitaire, une obligation de repenser l'espace public

Le confinement et les mesures de distanciation sociale ont contribué à une reconnaissance accrue de l'importance de l'espace public. Les citoyens ont pris conscience du rôle important de cet espace, milieu de vie essentiel à leur bien-être physique et psychologique. À travers le monde, les villes ont compris l'importance de maximiser l'accès à l'espace public. Le nouveau contexte sanitaire a provoqué une prise de conscience chez les aménageurs et les pouvoirs publics de l'espace excessif consacré à l'automobile et de l'intérêt à mettre cet espace au service de l'humain¹.

À l'issue du premier confinement, sans vouloir éliminer la voiture individuelle du paysage urbain, certaines villes ont cherché à promouvoir un partage plus équitable de l'espace public entre divers types d'utilisateurs et modes de mobilité. Elles ont su remanier en toute hâte leur voirie pour faciliter les mobilités actives et surtout la pratique du vélo. Présentés comme temporaires, les nouveaux réseaux destinés au vélo, balisés par des plots mobiles, sont amenés à devenir pérennes s'ils sont bien acceptés par les habitants de la ville. Exemple d'urbanisme tactique, elles sont un révélateur ou un accélérateur des politiques des villes en faveur du vélo.

Les obligations de distanciation physique ont aussi nécessité de repenser l'espace public, en multipliant les marquages au sol, en octroyant davantage de place aux terrasses des cafés et en élargissant les trottoirs par la neutralisation de places de stationnement. En effet, la largeur réglementaire des trottoirs d'au moins 1,40 mètre est obsolète si les habitants des villes doivent respecter au moins un mètre de distance entre eux.

Lille a ainsi mis en place un plan de piétonisation aux abords des écoles, dans les rues commerçantes du centre-ville ancien, notamment lors des soldes. À Arras, une

partie du centre-ville est devenue « zone de rencontre », limitant la vitesse automobile à 20 km/h et donnant priorité aux piétons qui peuvent se déplacer sur la route. À Paris, certaines rues ont été fermées à la voiture, les places de stationnement sont devenues des terrasses et les trottoirs ont été élargis.

La crise sanitaire étant probablement loin d'être terminée, la pression sur l'espace public est d'autant plus forte que les espaces sociaux "intérieurs" sont rares : si les lieux culturels, les centres commerciaux, les cafés, les PMU, restent fermés, l'espace public devra être pensé pour accueillir les envies de fête, de spectacle, de jeu, de flânerie. Comme l'apparition des vélos et trottinettes, l'impératif de distanciation physique lié au coronavirus force à reconsidérer l'espace public – sa rareté, ses conflits et ses possibilités. D'un sujet anecdotique et technique – à l'exception de certaines villes où le débat est mûr comme Paris, l'épidémie met en lumière la nécessité de s'intéresser à la gestion de l'espace public pour une meilleure résilience urbaine.

Le développement des initiatives citoyennes dans l'espace public

Depuis quelques années, les citoyens cherchent à s'impliquer dans la construction de leur ville, de leur quartier et de leur environnement quotidien. Végétalisation des bordures de trottoir, installation de mobilier urbain, café temporaire, détournement des places de parking le temps d'une journée... les initiatives citoyennes fleurissent sur les espaces publics urbains, participent à leur conception et parfois à leur gestion. Elles sont motivées par une volonté d'améliorer le cadre de vie, de le rendre plus convivial, sécuritaire et attractif.

Chaque citoyen peut s'impliquer à titre individuel pour embellir un petit espace en bas de son immeuble ou entretenir un pied d'arbre. Ce type d'actions assez courantes peut être officialisé en signant une charte avec la ville. En Hauts-de-France, la ville d'Amiens a ainsi mis en place un « permis de fleurir » qui permet aux habitants d'installer des bacs fleuris devant chez eux : le matériel est fourni par les services de la ville, l'entretien est à la charge du particulier. Dans d'autres villes, ce type de contractualisation se fait entre la ville et des associations de quartier, de riverains ou de commerçants. C'est une manière de mener un pro-

¹ À l'inverse, la crise sanitaire et la peur des contaminations ont détourné une partie des usagers des transports en commun, favorisant le recours à la voiture individuelle. Ce point est développé dans les fiches variables « place de la voiture » et « usages des transports en commun ».

jet d'embellissement sur une rue entière, mais aussi de se donner les moyens de pérenniser l'entretien. De nombreux autres formats d'initiatives collectives existent, que les citoyens soient organisés en association ou non : la création d'un jardin collectif, l'organisation d'un événement, ou la co-construction de mobilier urbain...

L'enjeu est de multiplier les possibilités offertes aux citoyens et associations pour créer une dynamique d'implication et d'appropriation positive des espaces publics, c'est pourquoi de plus en plus de villes mettent en place des budgets participatifs.

Certaines initiatives peuvent aussi émerger dans le but de répondre à des enjeux qui semblent non pris en compte par les institutions. Ces initiatives correspondent à une prise de conscience éco-citoyenne, au développement d'une société plus collaborative, accélérée par le numérique et à une volonté d'agir autrement face à la crise.

Ainsi, en investissant les espaces publics, les citoyens expriment leurs revendications et participent à une dynamique globale visant à initier le changement. Dans le domaine du

cyclisme, depuis plusieurs années des collectifs citoyens se sont formés dans de nombreuses villes en France et multiplient les actions pour porter la question du vélo en ville au centre du débat public. C'est ainsi que, lors des élections municipales de juin 2020, dans le contexte particulier de la crise sanitaire, le vélo s'est massivement invité dans les programmes des candidats.

Deux autres inflexions et ruptures potentielles peuvent être citées sur le partage des espaces publics à l'horizon 2040. D'une part, la crise sanitaire et la crise économique qui en découle risquent de pénaliser les finances publiques, et les collectivités pourraient disposer de moindres moyens pour mettre en œuvre des projets d'aménagement impliquant de lourds travaux publics. D'autre part, la préoccupation sécuritaire qui a émergé suite à la vague d'attentats de ces dernières années a également eu des conséquences sur les espaces publics et notamment sur le mobilier urbain, par exemple avec les plots de béton qui visent à bloquer les accès aux lieux de promenade. L'évolution du risque terroriste pourra donc également avoir des conséquences sur ces enjeux.



© Région Hauts-de-France

MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

DES ESPACES PUBLICS INADAPTÉS AUX BESOINS ET AUX ATTENTES

La crise sanitaire entraîne le développement d'une plus grande sédentarité de la population quel que soit l'âge, limitant les usages de l'espace public comme lieu de vie, de loisirs et d'animation culturelle. En outre, malgré le développement massif de l'utilisation du vélo, la crainte du COVID-19 entraîne également une augmentation de l'usage de la voiture solo en ville. Les collectivités anticipent difficilement la diversification des pratiques culturelles et des nécessaires innovations dans la cohabitation des différents usagers et modes de déplacement. Les conflits d'usage sur l'espace public augmentent, les habitants et usagers délaissent les centres-villes trop conflictuels, accidentogènes et pollués. Ils préfèrent se rendre dans les centres commerciaux en périphérie, en particulier dans les nouveaux retails parks.

DES ESPACES PUBLICS OUVERTS À DE MULTIPLES USAGES ET ACTIVITÉS

Les collectivités ont la volonté d'ouvrir l'espace public et de le rendre accessible à tous ainsi qu'à de multiples activités culturelles et festives. Elles organisent, en lien avec la population et les différents acteurs, des usages différenciés des espaces publics selon les heures et les jours. Elles réduisent drastiquement la place accordée à la voiture tant en termes de voirie que de stationnement, organisant des parkings-relais et des navettes gratuites permettant de rejoindre le centre-ville. Elles organisent des espaces de circulation sûrs pour les vélos et trottinettes. Elles créent de nouveaux lieux de sociabilité, des espaces apaisés, favorisant le multi-usage où enfants, femmes, personnes à mobilité réduite et personnes âgées peuvent circuler ou séjourner sans crainte, dans un environnement convivial, vert et sain qui favorise la redynamisation des centres-villes.

DES ESPACES PUBLICS ACCESSIBLES ET APAISÉS

Les collectivités réaménagent certains de leurs espaces publics afin de les rendre plus accessibles à l'ensemble de la population mais les aménagements sont limités à une mise en conformité avec les lois sur l'accessibilité des différents publics. Une meilleure adaptation aux différents usages de l'espace public est recherchée avec la création de pistes cyclables, la réquisition de quelques places de stationnement pour élargir les trottoirs, et la piétonnisation de certaines rues commerçantes. Ces éléments sont de plus en plus intégrés dans les politiques culturelles et d'animation du centre-ville. Mais, face aux pressions des commerçants et automobilistes, l'espace réservé aux voitures est peu réduit et de nombreux espaces restent dangereux, n'incitant pas les mobilités actives à se développer et les habitants et usagers à venir en centre-ville.

RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

- Destiner la voie publique aux différents publics - Régis Rioufol, Jean-Charles Poutchy-Tixier et Hubert Peigne - Cités territoires gouvernance - 2005
- Favoriser l'appropriation collective - Régis Rioufol, Jean-Charles Poutchy-Tixier et Hubert Peigne - cités territoires gouvernance - 2005
- Piéton dans la ville : l'espace public partagé - Jean-Jacques Terrin et Jean-Baptiste Marie – Editions parenthèses.com
- À Barcelone, les femmes repensent la ville – Juliette Cabaço Roger – Reporterre le quotidien de l'écologie – 4/12/2020
- Nouveaux modèles d'aménagement de l'espace public : La marche et le partage avec les autres modes de déplacement - Paris, 16 & 17 septembre 2010, Actes de séminaire Popsu Europe
- Sécurité et espaces publics : le rôle de l'aménagement urbain - Jean-Louis Dubois et Céline Loudier – AURIF Note rapide n°288 – janvier 2002
- Comment développer la mixité dans l'espace public ? Gabriel Zignani - La Gazette.fr – 16/02/2018
- Quand l'espace public est conçu par des hommes et pour les hommes - Isabelle Verbaere - La Gazette.fr – 9/01/2018
- La ville apaisée, vers une pacification de la circulation des espaces publics urbains au regard de deux projets de ville : Bourgoin-Jallieu et Annemasse - Gaëlle Liraud – HAL archives ouvertes – 5/10/2012
- Vers des rues plus apaisées en ville - Lucie Bruyère – La gazette des communes - 12/01/2021
- Développement des modes actifs : les avancées récentes – Anne-Sophie de Besses - ARE Normandie – 12/02/2016
- De la ville adaptée à l'automobile à la ville pour tous. L'exemple parisien - Frédéric Héran - 2005
- Loi d'Orientation des Mobilités : accompagner les territoires pour mettre en oeuvre de nouvelles solutions de mobilité – CEREMA – 30/12/2019
- Genre et espaces publics - des villes pour toutes et tous – Pauline Baumann – Pour la Solidarité - Note d'analyse Janvier 2019 -
- Les initiatives citoyennes : une manière d'améliorer le vivre ensemble ? – CEREMA - 16/09/2019
- 8 défis et quelques solutions pour que la distanciation physique durable ne nous fasse pas mourir de chagrin – Pavillon de l'Arsenal – 22/04/2020
- L'action citoyenne comme accélétratrice des transitions : quelle dynamique ? – CEREMA – 27/03/2020



Date de publication : février 2021

Rédaction : Aurore Sorin - Benoît Guinamard
Coralie Peyrot-Bégard - Stéphane Humbert

Contact : collegedepropective@hautsdefrance.fr

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040

<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photo page de couverture : © Région Hauts-de-France