Espace public, espace à vivre à Rennes - 14 mars 2013

Espaces publics, mobilités et périurbanité

Je démarrerai mon propos en disant que la ville d'aujourd'hui est diverse et multiple. Les villes centres, les cœurs d'agglomération sur lesquels nous focalisons souvent le regard sont indissociables de leurs couronnes. Les centres comme leurs périphéries plus ou moins lointaines participent d'un tout indivisible. C'est aujourd'hui l'ensemble qui fait ville. Pourtant, dans nos réflexions sur les espaces publics, la ville à pied, à vélo... nous restons bien souvent le nez collé sur les centres. Des associations de piétons se montrent d'ailleurs un peu surprises quand on les invite à participer à un séminaire sur le sujet des mobilités dans le périurbain. Je voudrais utiliser aujourd'hui cet espace de dialogue qu'est votre rencontre pour décentrer le regard sur les réalités du périurbain, des périurbains.

Pourquoi est-il important de se reposer la question des espaces de vie périurbain aujourd'hui ?

Tout d'abord, quinze millions de français y vivent, un quart de la population, pour 60 % dans les pôles urbains et 15 % dans le rural. On peut penser que le périurbain va continuer à se développer car ce mode de vie correspond aux aspirations d'une part importante de la population. La question est donc d'organiser ce développement, l'accueil d'habitants et d'activités, le commerce et les mobilités qui vont avec ces nouveaux de vie. Elle est aussi d'améliorer les conditions de vie de ceux qui y vivent déjà, les pionniers, qui sont là depuis quarante ans, qui n'ont pas l'intention d'aller vivre ailleurs. Ils veulent continuer à vivre dans leur commune car ils ont leurs repères, leurs réseaux de vie et de connaissances.

Ensuite, depuis la fin des années soixante-dix, le début des années quatre vingt, les mobilités quotidiennes ont fait l'objet de nombreuses innovations : les nouveaux métros, les tramways, les gares multimodales et pistes cyclables, les plateaux piétonniers, les vélos en libre-service, les voitures partagées, les personnels d'aides aux voyageurs dans les transports, les gilets rouges de la SnCF, les ami star à Rennes, les informations en temps réel sur la durée des embouteillages, les temps d'attente du prochain bus. Regardons autour de nous, tous ces services fonctionnent plutôt bien dans les centres mais les couronnes sont bien souvent restées à l'écart de ces innovations. Du coup, la voiture assure 70 à 75 % des déplacements et 85% des kilomètres parcourus. Le covoiturage, les TER et les autocars n'ont qu'une place marginale dans les déplacements. La marche est cantonnée à de minuscule espace, le vélo connaît le même sort avec des itinéraires sectionnés ou interrompus par une grande infrastructure infranchissable ou au prix de multiples détours ou

de passages dans des buses, parfois inondées. L'espace périurbain n'est pas lisible pour le piéton ou le cycliste.

L'effort d'innovation doit désormais porter sur le périurbain. Il faut faire entrer le périurbain dans l'âge de la diversité.

Enfin malgré certains clichés ou discours stigmatisant que l'on peut entendre sur la « France moche » ou cette « France des paysages de boîtes à chaussures », le périurbain est une réalité complexe. C'est bien sûr, l'espace de vie des ménages à deux actifs avec deux enfants et deux voitures, souvent propriétaires d'une maison avec jardin ou en accession à la propriété. Mais y vivent aussi des familles monoparentales et des allocataires de minima sociaux qui sont aujourd'hui plus nombreux que par le passé et aussi une importante population âgée, car le périurbain à quarante ans et les pionniers qui s'y sont installés en pavillon ont aujourd'hui 70 ans et s'y sentent bien. On le voit, ce sont des espaces de vie de sociabilités divers et aussi complexes que les villes-centres, avec des questions sociales et économiques à traiter.

Enfin, pour revenir à notre angle d'attaque, les mobilités, tout le monde ou presque s'accorde pour dire que le périurbain est un espace social façonné par la mobilité. La mobilité est la forme du mode de vie périurbain. Elle est à la base de l'appropriation des territoires, de la combinaison des activités quotidiennes, de la combinaison des réseaux sociaux. Les distances imposent aux habitants de cet espace un engagement dans la mobilité en moyens, en temps, en argent, en fatigue et en organisation de leurs programmes d'activités.

Voilà un bon nombre de raisons sérieuses de s'y intéresser et d'ouvrir quelques chantiers dans le domaine des mobilités pour faciliter la vie quotidienne de ceux qui ont choisis d'y vivre.

A Rennes nous avons proposé de mettre le dossier sur la table lors d'un séminaire avec les élus et techniciens de l'agglomération et de l'aire urbaine en lançant un concours d'idées national auprès des étudiants sur ce sujet des mobilités des habitants des périurbains, une sorte de grand brainstorming, pour faire de façon ludique, le tour des idées qui sont dans l'air, pour certaines bien connues, d'autres moins et peut-être disions-nous pour en découvrir de nouvelles. Résultat : ce processus de travail associé à des réflexions parallèles ouvrent plusieurs chantiers et plusieurs questions dont une centrale : quel sera demain le positionnement des autorités métropolitaines dans le développement de nouveaux services de mobilité ? En seront-elles des autorités organisatrices, des promoteurs, des facilitateurs de nouvelles solutions ou resteront-elles à l'écart ?

Cette question est fondamentale pour les politiques de mobilité dans la mesure où les limites entre le privé et public deviennent floues. Jusqu'à une période récente, on séparait

volontiers les systèmes de déplacements en deux grandes catégories : d'un côté, les transports collectifs généralement publics, de l'autre ce qui se rapportait au transport individuel, la voiture, le vélo, le plus souvent privé (en dehors des investissements de voirie). Dans ces travaux, Georges Amar fait sauter cette frontière et qualifie le vélo en libre service de transport public individuel ; dans cette logique, le covoiturage pourrait être un transport collectif individuel privé et l'autopartage, un transport individuel collectif. Et que dire des applications privées pour smartphone développées à partir des données libérées par la puissance publique comme cela a pu être fait à Rennes ? Qui sera demain propriétaire des traces laissées par les GPS des téléphones qui en diront beaucoup sur les horaires, les origines, les destinations, les centres d'intérêts... ?

Deux chantiers périurbains parmi d'autres : 1) l'amélioration de la lisibilité du périurbain ; 2) de nouvelles offres de mobilité assorties de dispositifs de solidarité

Je voudrais organiser la seconde partie de mon propos autour de deux idées clés, deux chantiers périurbains parmi d'autres qui ont émergés de nos réflexions et du brainstorming autour du concours d'idées étudiants. Ces idées sont le fruit d'un travail collectif, qui doit beaucoup aux 43 projets étudiants et aux apports d'Eric Le Breton, sociologue à Rennes 2 et à l'Institut pour la Ville en Mouvement et à Marion Steunou, conseil en mobilité à Rennes Métropole.

Le premier chantier, l'amélioration de la lisibilité du périurbain.

Ce territoire se transforme vite, de nouveaux venus y viennent en continu. On le voit dans la région rennaise avec le développement de nouvelles formes urbaines et de nouvelles populations dans les communes à quelques kilomètres de Rennes. Alors, comment donner davantage d'urbanité à cet espace de telle sorte que ses habitants mais aussi ses promeneurs puissent mieux se l'approprier ?

Sur ce sujet, le contraste est frappant avec les centres. Le citadin dispose de plans de ville, de métro, de bus, de tramway, d'une signalétique abondante et continue, la possibilité de se repérer à partir de signaux forts, un grand immeuble significatif (par exemple, les Horizons, la tour France télécom à Rennes,) mais aussi, les passants, les policiers ou le marchand de journaux. Les ressources en matière d'orientation sont nombreuses. Dans le périurbain, les habitants connaissent leur environnement, leurs circuits à force de le sillonner pour de multiples activités au fil de la semaine ; mais beaucoup de personnes, les passants, les visiteurs, les nouveaux arrivants éprouvent des difficultés à s'y repérer du fait « *du chevauchement de plusieurs codes d'accessibilité* » comme l'a souligné Eric le Breton dans

l'une de ses interventions. Le code de la campagne structure encore l'espace avec les panneaux présentant le labyrinthe des hameaux mais aussi le clocher et la place de l'église ; vient s'y superposer un autre code plus singulier, celui des multiples panneaux d'affichage des Conforama, Formule 1 et autres panneaux d'affichages... plantés sur le talus le long des axes routiers. D'autres réseaux de signes traversent le périurbain, les pistes cyclables avec de nombreuses discontinuités et des signalétiques hétérogènes ; les arrêts de cars et de bus ainsi que le fléchage des accès aux voies rapides. Le périurbain est un millefeuille de codes renvoyant à des échelles et des registres d'activités diverses, mal structurées pour les non initiés.

Structurer l'espace périurbain avec des signes singuliers, ceux de la signalétique mais aussi des paysages, de l'architecture, du design... c'est de notre point de vue une façon d'en faciliter l'appropriation par les habitants et les passants.

Des panneaux d'information, un espace public bien aménagé, une route « meublée » de lampadaires, de pistes cyclables, de marquage au sol... tout cela donne du sens aux lieux et manifeste une présence. Ces signes sont autant de supports auxquels les gens s'accrochent pour s'approprier des espaces qui deviennent les leurs. C'est aussi le sens du « boulevard périurbain » présenté par Yan le Gal dans ses travaux sur les plans généralisés de modération de vitesse dans les territoires périurbains.

Les projets étudiants ont mis sous les projecteurs, quelques idées pragmatiques pour rendre le périurbain plus lisible, plus appropriable par les habitants, les marcheurs, les cyclistes, les covoitureurs....à partir d'un maillage souple.

Je pense ainsi aux travaux d'étudiantes en design qui proposent d'outiller les pédibus, ces dispositifs d'accompagnement des enfants à l'école à pied. Elles trouvent le principe pertinent pour le périurbain où trop d'enfants vont à l'école en voiture alors que les distances sont courtes. L'équipe propose des bornes de parcours, dans une déclinaison gaie et ludique (bois, couleur) et des poteaux marquant les points d'arrêts, ainsi que des bornes spécifiques indiquant les passages dangereux tels que les croisements de rue. On retrouve la même idée d'une maille souple aménagée sur les territoires de proximité à partir du vélo. Des étudiantes en géographie proposent un dispositif complet articulant à l'échelle d'un réseau de communes, des vélos en libre service, des racks où laisser son vélo personnel en sécurité, un marquage au sol continu de pistes ou bandes cyclables, une signalétique spécifique propre au monde du vélo, un espace d'accueil, de location et de réparation de vélos situés sur la place du centre bourg et des stages de « remise en selles ».

Un autre designer conçoit une gamme d'éléments, de mobiliers pour faire des aires de covoiturage des espaces publics. Déclinés sur le modèle du container, ces modules de taille

différente offrent aux covoitureurs des services. Un module permet ainsi de déposer et de récupérer des courses et colis. D'autres modules sont conçus pour accueillir les vélos permettant de faire les trajets entre chez soi et l'aire de covoiturage. Un troisième module, le point stop, posé en bordure de l'accès avec une signalétique adaptée, permet de rendre plus confortable l'attente d'un covoitureur. Un totem repérable de loin facilite également la lisibilité de cet espace. Ainsi, une fois aménagés, les espaces de la voiture deviennent un peu plus ceux du piéton et du vélo.

Toutes ces équipes proposent des réseaux peu techniques et peu construits. Ils ouvrent là de nouveaux espaces de rencontre et de ressources pour les habitants, des lieux mouvements source d'urbanité.

Le second chantier tourne autour de « la mobilité comme espace de solidarité et de lien social ».

La mobilité doit être appréhendée comme un espace temps d'échange et de solidarité et pas uniquement dans sa dimension technique.

Expliquons-nous sur le sujet avec une idée concrète proposée par une étudiante à l'école nationale supérieure de création industrielle. Elle va puiser son projet dans deux registres, celui des systèmes de prêt de véhicules à vocation sociale qui se sont développés en France dans le monde des missions locales et de l'insertion et le registre de l'innovation technique avec le véhicule électrique. Rien de neuf dans l'approche de l'électromobilité. Tout l'intérêt est dans la combinaison et l'assemblage astucieux de la technologie et de l'économie solidaire autour de trois éléments : un véhicule électrique, un transport solidaire et une location partagée. Le projet envisage le périurbain comme un terrain d'expérimentation idéal pour réinventer un « vivre ensemble » à partir de la mobilité. Il ne vise pas une « solution prête à l'emploi pour tous », un « copier coller des systèmes urbains » (vélos en libre service, bus, navettes) efficaces dans des zones denses mais inefficaces dans les contextes d'habitat plus dispersé. Le projet se présente sous la forme d'une entreprise sociale soutenue par des partenaires privés (constructeurs automobiles, équipementiers, garagistes, fournisseurs d'accès à l'énergie) et publics (collectivités, programmes européens). L'entreprise dispose d'un parc de véhicules électriques pour chaque commune mis à disposition selon deux formules : 1) une location simple ou partagée, 2) un transport solidaire.

Ce dernier aspect est intéressant à préciser dans le cadre de nos échanges de ce jour : une voiture électrique vous est prêtée. En échange de son utilisation gratuite, vous effectuez pour l'entreprise un certain nombre d'heures dédiées au transport d'intérêt général

(emmener une personne âgée faire ses courses, un demandeur d'emploi sans permis à un rendez-vous). L'entreprise travaille avec les associations locales et le CCAS pour mettre au point des agendas de déplacements adaptés à chaque conducteur bénévole. Ils peuvent également assurer la conduite d'enfants à des activités le mercredi par exemple.

Le site internet, les associations locales et le CCAS facilitent les mises en relation, les rencontres, les échanges et l'organisation des trajets. Les offres de mobilités sont ainsi assorties de dispositifs de solidarité contribuant à densifier les relations dans le périurbain et à en faire un nouvel espace social.

Merci de votre attention.