



Appel à articles pour un prochain numéro de *Transports Urbains*

## Quels espaces publics demain?

Les espaces publics sont l'essence même de la ville, à la fois supports de réseaux et lieux de sociabilité. Leurs formes antiques, l'agora et le forum, ont vu naître la démocratie. Les espaces publics accueillent des utilisateurs très divers, des usages variés et souvent contradictoires, la circulation comme le séjour.

La terminologie « espaces publics » est née à la fin des années 1970, où elle a remplacé celle des « espaces libres ». La ville renouait alors avec le fil de l'histoire, après la parenthèse de la Charte d'Athènes qui rejetait l'espace-rue, mais en prenant en compte le nouveau contexte et, en partie, l'héritage du mouvement moderne. La reconquête des espaces publics a été le maître mot de la période post-moderne (à partir des années 1980).

Dans les trente dernières années, les villes européennes ont pris leurs distances avec les déplacements motorisés. L'hégémonie de la voiture particulière et son cortège de nuisances ont été progressivement remis en cause, au profit de déplacements plus frugaux : moins de voitures et moins de vitesse en ville.

Cette évolution est actuellement affectée par de profonds bouleversements qui touchent la société dans son ensemble et qui auront un impact important sur la ville et ses espaces publics. Trois facteurs sont principalement à l'œuvre : 1/ le changement climatique, 2/ les nouvelles technologies et la révolution numérique, 3/ la rareté et le coût du foncier.

Les espaces publics sont actuellement menacés. Ils sont l'objet de privatisations, d'amputations, de marchandisation, de réduction d'emprise... alors qu'ils apportent à la ville une respiration de plus en plus nécessaire. Que peut-on attendre de la nouvelle donne en termes de bénéfice pour la ville et pour les usagers des espaces publics ?

Voici quelques problématiques qui pourraient faire l'objet d'articles et dont la liste n'est pas exhaustive.

### **Les contraintes foncières**

Depuis de nombreuses années, l'armée, la SNCF et d'autres administrations ont vendu aux collectivités les emprises qui ne leur étaient plus utiles. Les réserves foncières des villes, les usines désaffectées et les dents creuses ont été construites. De nouveaux quartiers ou des opérations immobilières les ont remplacées, comprenant des espaces publics, des jardins voire des parcs largement dimensionnés.

Les grandes emprises sont de moins en moins nombreuses. Les coûts fonciers et immobiliers s'envolent dans les grandes villes depuis les années 1990, avec une courte stagnation lors de la crise de 2008. Dans le même temps, les budgets disponibles pour l'aménagement des espaces publics diminuent dans la plupart des collectivités.

Quels sont les impacts de la rareté et des coûts fonciers sur la production d'espaces publics ? Le cas des abords de grands équipements construits récemment, notamment celui des gares du Grand Paris Express, où investisseurs et services à la mobilité sont en concurrence, serait intéressant à analyser.

La reconquête des autoroutes urbaines (comme l'A186 à Montreuil) ou des voies rapides (le long des berges des fleuves), une gestion plus serrée des parkings de surface pourraient permettre, à l'inverse, de libérer des terrains pour créer des espaces verts ou des services.

## La nature en ville

Une enquête très intéressante, réalisée par le Bureau d'études Chronos à la demande de l'ADEME sur un échantillon de plus de 1000 personnes, a été présentée aux Entretiens du Cadre de Ville. Les participants devaient noter différents modèles de villes. La « ville nature » a obtenu le meilleur score (7,7) ; la « ville des courtes distances » un très bon score (6,9) et la « ville connectée » le plus mauvais score (5). Autrement dit, comment concilier ville dense et nature en ville ?

Pendant longtemps la ville dense, la « ville des courtes distances » économe en énergie, a été considérée comme la ville écologique par excellence. Depuis que l'urgence climatique est reconnue comme une priorité, il importe de ménager des îlots de fraîcheur en évitant les trop fortes densités : c'est un changement de paradigme.

Quel est l'apport de certaines dispositions comme le permis de végétaliser ou les toitures plantées : dispositifs utiles ou gadgets ? Quel est l'impact de l'imperméabilisation des sols ? Comment recréer du sol naturel pour relancer un véritable cycle écologique ?

## La ville connectée

L'apport des nouvelles technologies et du numérique est un vif débat. Si les aspects positifs sont réels, de nombreuses craintes sont suscitées par l'irruption de la technique dans le quotidien, la sécurité des données personnelles, la mise en service de dispositifs immatures, la dépendance à des technologies high-tech... La fracture est souvent celle de l'âge, car la génération des baby-boomers, qui n'a pas toujours été initiée à Internet, est encore très présente.

Une enquête réalisée par le psychologue autrichien Ralf Risser apporte des informations un peu inquiétantes. A la question posée à un spécialiste de la mobilité autonome : « comment fait-on pour remplacer la communication qu'on peut établir avec un automobiliste lorsqu'on est piéton, recherche du regard, signe de la main, geste de s'engager ? » la réponse a été « il faudra implanter des grilles le long des trottoirs pour que les piétons ne puissent pas traverser ». Le concept de partage de la rue est loin !

Par contre, le service rendu aux PMR, aux personnes non ou mal voyantes est important. Quant aux nouvelles pratiques collaboratives, notamment le covoiturage, elles s'appuient souvent sur les apports du numérique.

## Les périphéries urbaines

Après une période qui a permis, dans les centres des villes, de réagir à l'excès automobile, de considérer l'espace public urbain pour ce qu'il représente en termes de bien-être et de cohésion sociale, qu'en est-il pour les périphéries urbaines ? Quelles sont les approches possibles et les modalités d'intervention pertinentes pour plus de sécurité, de lisibilité et d'urbanité ?

L'urbanisation périurbaine comporte des territoires de caractéristiques très différentes. Dans la plupart des cas, la densité généralement faible et une voirie privilégiant de manière excessive la voiture rend la pratique des modes actifs plus difficile et crée une dépendance à l'automobile renforcée par les facilités de stationnement.

Quel peut-être le rôle des espaces publics dans les changements de comportements ? Quels outils et quels mécanismes solliciter ? Comment utiliser l'attractivité des espaces naturels ?

## Les modes actifs

Pour la première fois, la France s'est dotée d'un Plan Vélo. Si le projet n'est pas à la hauteur des attentes de certains, ce plan, assorti d'un budget, constitue une avancée majeure en matière de mobilité décarbonnée. Les dispositions concernant l'apprentissage du vélo à l'école sont particulièrement intéressantes en raison des effets à long terme qu'elles offrent.

La réhabilitation de la marche, « cellule souche des déplacements », aurait mérité une plus grande place dans les projets de textes réglementaires, par exemple dans des appels à projets concernant les réalisations des collectivités permettant de disposer de villes pilotes « marche ».

Quelle analyse peut-on faire du Plan Vélo, intérêt et lacunes, propositions d'amendements ? Comment peut-on soutenir la marche, faire évoluer les comportements ? Quel est le rôle que peuvent jouer les espaces publics dans le soutien aux modes actifs ? Quels sont les termes des débats sur les réseaux cyclables structurants ?

Le thème des enfants dans la ville, mal pris en compte, est un sujet qui pourrait profiter des avancées qui semblent se dessiner concernant les modes actifs : apprentissage du vélo à l'école, sécurité des enfants devant les écoles, fermetures de rues pour le jeu et, plus généralement, mobilité scolaire

## Les acteurs et leurs représentations

Les espaces publics offrent une image de la ville et constituent des lieux de représentation de l'action publique. Les statues équestres des grands hommes sur les places en ont été, dans l'histoire, le symbole. Le réaménagement des quais de Bordeaux, la réhabilitation de sept places par la ville de Paris... relèvent du même mécanisme.

La dévitalisation des centres des villes moyennes et des petites villes et de leur dynamique commerciale a enfin été reconnue comme un enjeu national et fait l'objet d'un programme de l'État. La construction d'hypermarchés dans la périphérie des villes est un des facteurs de cette déshérence, mais il s'agit aussi de la fuite des emplois, des services et des logements dans les secteurs peu denses.

Les approches concernant toutes les fonctions urbaines et à l'échelle de l'agglomération sont donc à revisiter et notamment les espaces publics. Le stationnement demandé par les commerçants n'est sans doute pas la solution au problème car leurs clients se plaignent plutôt du manque de qualité urbaine.

Il semble que le confort, la qualité des sols et de l'éclairage, le mobilier urbain, la présence de végétal... puissent contribuer à redonner aux centres des villes petites et moyennes l'attractivité qui leur manque. Quelles sont les stratégies, les leviers sur les comportements, les apports des espaces publics au sein d'une approche globale, qui peuvent être mises en place par les acteurs locaux ?

## Bibliographie

- Kevin Lynch, *The image of the city*, MIT Press, Cambridge -1960.
- Oscar Newman, *Defensible space*, Collier Books, New-York – 1972.
- Donald Appleyard, *Livable streets*, University of California press, Berkeley, 1981.
- Isabelle Billard, *Espaces publics*, Plan Urbain, 1988.
- Joost Vahl et J. Giskes, *Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix*, CETUR, 1988.
- Lydia Bonanomi, *Le temps des rues*, IREC, Lausanne, 1990.
- Michel Bassand, *Vivre et créer l'espace public*, PPUR, 2001.
- Collectif, *A city for pedestrians: policy making and implementation*, COST, 2002.
- Jan Gehl, *Cities for people*, Ecosociété, Montréal 2010.
- Collectif, *Pedestrians' quality needs*, COST, 2010.
- Nicolas Soulier, *Reconquérir les rues*, Ulmer, 2012.
- Antoine Fleury- *Les espaces publics de la ville diffuse* – Métropolitique, 2013
- J.C. Chadenson, Y Le Gal, J.M. Marchand – *Pour des espaces publics ordinaires de qualité*, Points FNAU – Gallimard alternatives, 2014
- Collectif – *L'espace public des centre bourgs* – CEREMA – 2016
- CHARDONNET S., AMAR G., APEL-MULLER M. (dir.) - *Le génie de la marche, poétique, savoirs et politique des corps mobiles* – Colloque de Cerisy – Hermann, 2016

## Les coordinateurs du dossier

**Anne Faure**, urbaniste, présidente de Rue de l'Avenir  
[a.faure.rda@orange.fr](mailto:a.faure.rda@orange.fr)

**Frédéric Héran**, économiste des transports et urbaniste,  
maître de conférence à l'Université de Lille  
[frederic.heran@univ-lille.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille.fr)

## Modalités de soumission des articles

**Propositions d'articles** : merci de nous prévenir le plus tôt possible de vos intentions, en précisant le sujet de l'article, sa taille escomptée, les principaux arguments déployés, le terrain utilisé...

*Il est rappelé que les différentes entrées dans le sujet, foncier, connexion, modes actifs, etc. doivent être interrogées uniquement sous l'angle du rapport à l'espace public et non en soi.*

**Date limite pour l'article complet : 15 mars 2019.**

**Longueur** : 5 000 à 25 000 signes espaces compris, à moduler selon qu'il s'agit de résultats factuels ou d'articles plus élaborés : analyses, études de cas, comparaisons internationales...

*Photos, tableaux, cartes, figures et illustrations diverses sont à fournir, dans la mesure du possible, par les auteurs.*

**Envoi des intentions et des articles** : un mail à [a.faure.rda@orange.fr](mailto:a.faure.rda@orange.fr) et [frederic.heran@univ-lille.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille.fr).

**Évaluation** : des précisions ou des ajustements vous seront au besoin demandés en fonction du contenu de l'article et des autres contributions.

**Parution** : les articles donneront lieu à un dossier spécial. Cependant, si le nombre de contributions reçues et leur richesse le justifient, la revue se réserve la possibilité d'en publier certaines dans d'autres numéros à venir.