

PREMIERES ASSISES DES ESPACES PUBLICS

Vivre et se déplacer dans les territoires

MONTREUIL(93),17/10/2018 - PARIS (75), 18/10/2018,

Forte de 30 ans d'expériences et d'actions, l'association Rue de l'Avenir inscrit son anniversaire dans le contexte des défis de ce début de 21^{ème} siècle pour lesquels, s'appuyant sur son réseau, ses débats et son audience, elle continuera, dans son domaine de compétence, à proposer des éléments de réponse.

Un nouveau contexte

Depuis 1988, date de sa création, l'association Rue de l'avenir a eu pour ambition de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. La réduction du nombre et de la vitesse des véhicules motorisés, pour plus de sécurité et pour un meilleur partage de l'espace public, a été le fil directeur de son engagement.

Elle a ainsi mené de multiples actions et en particulier : un Concours « la Rue...On partage ! », la publication de plusieurs éditions du « Code de la Rue dans le code de la route », au sein de collectifs d'associations, une campagne « La ville 30km/h » et deux appels à projets « Rues aux enfants, rues pour tous ». Son objectif a été d'apporter une contribution citoyenne pour des villes et des villages à vivre.

Nous vivons aujourd'hui une révolution des mobilités : ruptures qui peuvent être technologiques, sociales ou comportementales. Cette révolution questionne tous les espaces publics, des centres villes aux multiples formes d'un périurbain qui n'a cessé de s'étendre.

La mobilité, il importe de le rappeler, qu'elle soit hyper technologique, numérisée, prétendument « propre » car électrique, ou « autonome » n'est pas une fin en soi mais un moyen de servir des territoires et leurs habitants.

Les 30 ans de Rue de l'Avenir, « 1ères assises des Espaces publics », questionneront à la fois l'espace public comme bien commun, l'érosion de la vie sociale et la perte de l'urbanité dans de nombreuses petites et moyennes villes, l'importance de la nature en ville et les nouvelles relations entre l'espace public et le monde à venir des mobilités.

Elles mettront l'accent sur les territoires variés de la périphérie urbaine, là où les problématiques de déplacements sont plus dominées par l'usage des modes motorisés, en raison des distances et de la moins bonne couverture par les transports collectifs, territoires les plus fragiles où l'on constate, dans un contexte hostile aux modes actifs, qu'émergent aussi de nouvelles formes de sociabilité et une mobilité vecteur de coopération et de solidarité.

Questionnements, programme des échanges :

- *Expliciter et illustrer le constat de la situation actuelle en s'interrogeant sur le commun des espaces publics, aujourd'hui et demain, en particulier en ce qui concerne l'usage des modes actifs et collectifs dans les périphéries urbaines ;*
- *Comprendre comment les nouvelles mobilités, les nouveaux usages de la voiture et les nouvelles technologies, bousculent une régulation traditionnelle de la mobilité dans l'espace public, mais peuvent aussi permettre de nouveaux services et de nouvelles pratiques citoyennes ;*
- *Interroger le renouveau de la place de la nature à toutes les échelles des territoires urbanisés et dans l'espace public ;*
- *Réagir à l'érosion de la vie sociale et à la perte de l'urbanité dans de nombreuses petites et moyennes villes et définir des pistes de travail ;*
- *S'enrichir des approches que différentes villes en Europe ont pu construire pour penser un espace commun renouvelé face aux enjeux énoncés.*



Avertissement :

Certains enregistrements audio n'étant pas exploitables, quelques contributions font l'objet d'un bref résumé. Dans la mesure du possible, un lien a été établi avec les diaporamas des présentations ou vers des documents présentés sur le même thème par l'intervenant dans d'autres rencontres.

Mercredi 17 – Montreuil – PROGRAMME

10 h **Accueil en mairie**
Les enjeux de mobilité dans l'espace public à Montreuil
Catherine PILON, Maire adjointe chargée des transports,
déplacements, stationnement, circulation

10 h 30 **Visites de site**
2 groupes cyclistes
Accompagnement ville de Montreuil

Visites de site
2 groupes piétons
Accompagnement ville de Montreuil

12 h **Restitution des visites et échanges**
Salle Franklin

12 h 30 **BUFFET - salle Franklin**

14 h 00 **Présentation du programme une Voirie pour Tous**
Catia RENNESSON, CEREMA

14 h 30 **Table ronde : De l'espace public à l'espace civique**
Quelle réappropriation de l'espace public en tant que bien en commun ?
Collectifs collaboratifs d'animation urbaine : Marseille, Strasbourg,

16 h **Pause**

16 h 15 **Table ronde : De l'espace public à l'espace civique**
Quelle réappropriation de l'espace public en tant que bien en commun ?
Collectifs collaboratifs d'animation urbaine : Saint-Etienne, Montreuil

Avec la participation de Thierry PAQUOT, philosophe de l'urbain

17 h 30 **Echanges et débat**

18 h **COCKTAIL**
Inauguration de l'exposition : " Espace public : quelles évolutions en 30 ans"

MONTREUIL, LES ENJEUX DE MOBILITE DANS L'ESPACE PUBLIC

Catherine PILON, Maire adjointe,
Chargée des transports, déplacements, stationnement, circulation

Après quelques mots de bienvenue, Catherine PILON présente la ville de Montreuil.
Elle donne quelques indications chiffrées :

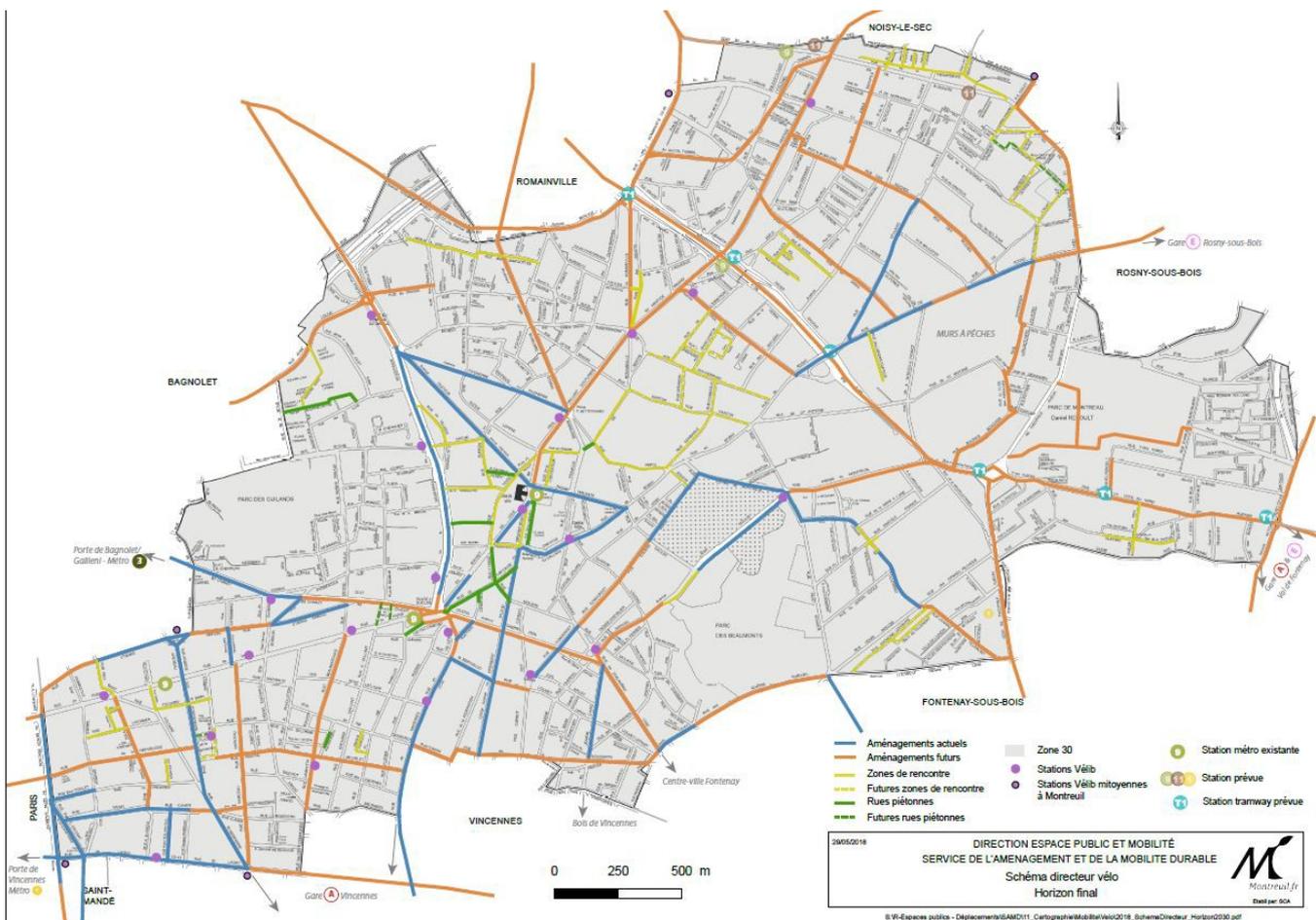
- surface, 900 hectares
- population, 106 000 habitants
- linéaire de voirie, 140 km de voies
(dont 11km limités à 50km/h, le reste en zone 30 et en zone de rencontre)
- Déplacements domicile-travail (INSEE 2014)
Voiture = 24% (-15% depuis 1999)
Marche +TC = 66%

Elle présente le Plan Vélo, récemment adopté.
La ville a une forte volonté de redistribuer l'espace public.

Catherine Pilon **décrit** rapidement les aménagements en cours sur la ville qui vont faire l'objet des visites de terrain et notamment :

- Le réaménagement de la Croix de Chavaux, très vaste espace libre peu lisible,
- La place de la République dont les abords sont progressivement piétonnisés
- Les PEPA, (petites espaces publics autrement) dans divers points de la ville...

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/17P1_2018_RDAMontreuil-CPilon.pdf



VISITES DE SITE

Itinéraire de la visite vélo :

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/VisiteParcoursVVV.pdf>

Itinéraire de la visite VAE : <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/VisiteParcoursVAE.pdf>

Itinéraire de la visite piéton : <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/VisiteParcoursPietons.pdf>

Restitution des visites et échanges (notes prises en séance)

- Pendant les chantiers et une fois les aménagements réalisés, où sont passées les voitures ?
 - o Beaucoup de propriétaires disposent de places à l'intérieur de leurs résidences et l'objectif est de faire retourner les véhicules vers ce stationnement particulier
 - o En outre les taux de motorisation des ménages baissent
 - o Les travaux accompagnent l'éviction des véhicules de même que les animations...
 - o La diminution de la capacité est aussi une solution de régulation.
 - o La démarche pour mettre en place cette politique a été frontale au début, puis des assouplissements ont été apportés et les partenariats avec l'ouverture au public des places situées dans les bâtiments privés ont offert de nouvelles solutions.
 - o L'élargissement de la zone payante a servi également d'instrument de régulation

- Y a-t-il une politique publique d'auto-partage ? C'est à l'échelle du territoire
 - o La priorité est donnée à la qualité de l'espace public pour les piétons et les vélos
 - o Il existe d'autres formes d'auto partage ou l'on remet le véhicule à l'endroit de départ... Mais l'idée était de faire réseau dans un cadre de type Autolib

- Y a-t-il un document qui explique la démarche engagée notamment à la Croix-de-Chavaux
 - o Il en existe de façon éparse, ils servent petit à petit pour expliquer ce qui se passe.
 - o L'aménagement éphémère de la Croix-de-Chavaux a un coût. Cette étape transitoire a permis de convaincre en effet l'expérimentation préalable à 400 000 euros permet d'affiner la qualité du programme et son efficacité une fois réalisé.
 - o Un ensemble d'acteurs a contribué au financement de l'opération.
 - o Le coût du projet sera de 10 millions d'euros, le département y contribuera.

- La question de fond est posée, on souhaite un espace public, souple, adaptable et évolutif... Adaptables et mobiles...
 - o Cette souplesse a un coût que les budgets ne peuvent pas prendre en compte. Aussi en fonction des crédits disponibles, l'espace doit être pensé sur une base fixe durable en intégrant dans le programme cet objectif de flexibilité.
 - o En transformant les rues, il faut mettre en place de nouvelles modalités de gestion de ces espaces publics, construire des aménagements évolutifs, anticiper sur le devenir... Travailler sur les aspects programmatiques...

PRESENTATION DU PROGRAMME UNE VOIRIE POUR TOUS

Catia RENNESSON, CEREMA

La finalité de ce programme du CEREMA consiste à promouvoir les pratiques de conception et d'aménagement de la voirie et des espaces publics qui :

- permettent un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages de la vie urbaine et tous les usagers,
- redonnent toute leur place aux modes actifs (marche, vélo) ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture « solo »,
- repensent les aménagements autrement, pour plus de sécurité, mais aussi plus de bien être, de confort d'usage, de lien social, d'urbanité.

C'est un programme partenarial pour débattre et échanger entre communautés techniques et corps de métiers, autour des nouvelles évolutions nécessaires (méthodes, outils, nouvelles références) afin de répondre de façon toujours plus efficace aux nouveaux enjeux qui questionne la façon d'aménager l'espace public.

Le programme Une Voirie pour Tous comporte :

- des journées d'échanges,
- des formations initiales et continues,
- la production de fiches,
- la labellisation d'ouvrages,
- la tenue à jour d'un site internet,
- des actions diverses de diffusion de l'information (Twitter, mailing, articles, ...)

Site Internet : <http://voiriepourtous.cerema.fr/>

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/17P2-J_UVT_RdA_AssisesEspacePublic_17et18oct2018.pdf

TABLES RONDES : DE L'ESPACE PUBLIC A L'ESPACE CIVIQUE

Quelle réappropriation de l'espace public en tant que bien en commun ?

Quatre collectifs collaboratifs d'animation urbaine, à Marseille, Strasbourg, Saint-Etienne, Montreuil, présentent leurs travaux.

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/FichesCollectifsV7.pdf>

[Les clés de la Cité, Marseille](#)
[CREFAD Loire, Ici-bientôt](#)
[La Voie est Libre - Montreuil](#)

Echanges et débats

Questions posées :

- Redevance d'activités lucratives de l'espace public // Versus activité collective...
équilibre entre les usages et les redevances...
- Pérennité de ces modalités d'actions

Thierry PAQUOT, philosophe de l'urbain : à propos du travail des collectifs citoyens

Je suis admiratif de tout ce travail qui est fait et qui vient de nous être présenté avec ferveur. En même temps, j'essaie d'en mesurer un certain nombre de questionnements – je ne dis surtout pas de « limites », mais de questionnements – qui sont aussi posés par les présentatrices et présentateurs de ces réalisations. Il est certain que pour Saint-Etienne qui est une ville en dépression économique depuis longtemps, qui perd des habitants chaque année tout en entretenant un riche tissu associatif, la présence de commerces en centre-ville est vitale, elle détermine sa « climatique », pour reprendre ce si beau terme prononcé il y a peu.

La climatique d'une ville, ou pour le dire autrement son atmosphère, passe par la qualité de ses rez-de-chaussée. Ce qui anime une ville, ce sont ses vitrines et ses commerces. Quand vous n'êtes pas du tout du pays, comme moi, et que vous arrivez à Saint-Etienne vous êtes sidéré par le nombre et la taille des grandes surfaces qui l'encerclent. Je ne connais pas le taux de déprise et de vacance du commerce à Saint-Etienne, mais nous connaissons les statistiques pour des villes comme Périgueux, Châtelleraut, Châteauroux, Albi, Forbach, et tant d'autres dont le nombre les boutiques vides, murées, ne cesse de croître. Boutiques fermées qui subissent des dégradations et parfois sont squattées... Ces villes, autrefois rayonnantes, perdent leurs commerces de centre-ville au profit des « grandes surfaces » installées en périphérie. Les maires portent une lourde responsabilité puisqu'ils acceptent ces centres commerciaux et parfois même font tout pour les attirer. Or ces centres décentrent. Tout d'un coup, la ville n'a plus son centre au centre, il se trouve à l'extérieur. C'est un phénomène qui concerne surtout la France et moins nos voisins, qui n'ont pas un urbanisme commercial dicté par les grandes surfaces. L'Italie, par exemple, est moins tributaire de ses centres commerciaux, aussi peut-elle réactiver ses villes de l'intérieur en misant sur le renouveau des commerces. En France, et à Saint-Etienne en particulier, où est née l'entreprise Casino, fonctionne le principe des vases communicants : plus vous avez de grandes surfaces à l'extérieur, moins vous avez de commerces actifs à l'intérieur.

Intervention : Je pense qu'on peut inverser la logique. Les centres commerciaux se mettent à l'extérieur parce que la ville se développe à l'extérieur, et ils vont vers leurs clients. Si la ville se développait sur elle-même au centre-ville, les commerces y reviendraient naturellement. En Italie, il n'y a pas non plus cette logique pavillonnaire expansionniste, avec des immenses lotissements à bâtir. Ça n'existe pas. Quand on conçoit la ville pour la voiture, les commerces vont là où il y a de la voiture.

Je n'ai pas dit le contraire. C'est un débat qui est maintenant très documenté, aux résultats contrastés selon les pays : ainsi aux États-Unis l'on repère des centres commerciaux en friche, un développement important du commerce en ligne et le remplacement du centre commercial ancienne génération par des *Business Improvement Districts* comme ceux que le groupe immobilier Caruso Affiliated ouvrent à Los Angeles ou à San Diego, ce sont des quartiers entiers d'une ville transformés en lieux de chalandises avec des maisons et petits immeubles qui accueillent des logements mais aussi des boutiques et de services (restaurants, bars, galeries, etc.). En France où le lobby des centres commerciaux est puissant, l'on dénombre plus de 70 nouvelles implantations en 2018 et le projet pharaonique délirant d'Europacity défendu par la droite et la gauche au Triangle de Gonesse. Par contre, je n'adhère pas à votre conclusion que je trouve excessive car les habitants du centre-ville prennent aussi leur voiture pour se rendre à la périphérie de leur ville et consommer dans ces grandes surfaces.

Débat

L'historien belge Henri Pirenne affirme que « la ville est fille du commerce ». Ce qui est vrai, mais en partie, car il y a d'autres éléments qui entrent dans la constitution des premières villes, il y a environ 5 000 ans. Des éléments qui s'entremêlent comme les routes (terrestres, fluviales, maritimes), les échanges (marchés), les croyances (temples, lieux de pèlerinage), la centralisation des pouvoirs (religieux, militaires, commercial), etc. N'empêche que les commerces participent à « l'économie générale » et à la qualité de la vie en ville. J'ai beaucoup apprécié le livre d'Olivier Razemon (*Comment la France a tué ses villes*, Rue de L'échiquier, 2016) parce qu'il nous informe sur les processus qui condamnent actuellement les villes, sans pour autant établir une loi générale qui serait valable pour toutes les agglomérations, sachant que là aussi, il nous faut raisonner au cas par cas et penser la réversibilité des tendances.

Je connais Le Havre, ville encerclée par d'immenses centres commerciaux, qui perd 1 000 habitants chaque année. Les « partants » font construire une maison individuelle dans des villages proches. Le Havre est ainsi soumis à deux marées, l'océane et la pavillonnaire... Une question demeure : pourquoi tant de consommateurs se pressent en ces lieux si peu amènes ? Est-ce une contrainte ? Je n'y vais jamais, préférant le marché hebdomadaire et les commerçants de mon quartier mais j'ai réalisé, il y a déjà quelques années, plusieurs émissions pour France-Culture sur les centres commerciaux de la banlieue parisienne, dont Créteil-Soleil et Belle Épine, et pu constater que les gens s'y rendent avec plaisir : pour consommer, déambuler, draguer, s'informer, faire du lèche-vitrine... J'ai lu une thèse, déjà ancienne, soutenue en Grande-Bretagne sur « le langage des caddies » : la disposition des achats exprimait *quelque chose*. Le caddy *parlait* à qui savait l'entendre. Il faut reconnaître que le centre commercial est un lieu de rencontres, il est chauffé, ouvert, gratuit et de nombreuses personnes seules s'y rendent ne serait-ce que pour prendre un salutaire bain de foule. On y croise aussi des chômeurs qui peuvent s'offrir pour pas cher un café et quitter un instant leur isolement.

Le concepteur des centres commerciaux, l'architecte autrichien Victor Gruen, contraint de se réfugier aux États-Unis suite aux lois antisémites des Nazis, souhaite donner aux habitants de la *suburb* américaine une ville, avec ses voies piétonnes, ses boutiques, ses restaurants et mêmes ses services sociaux. Le *Northland Shopping Center* ouvre près de Détroit en 1954, suivi par le *Southdale* près de Minneapolis en 1956, qui posé sur un vaste parking possède l'air conditionné et de nombreux escalators... Victor Gruen n'est pas satisfait des résultats et considère, en 1978 que ces « constructions bâtarde ont détruit nos villes », il quitte les États-Unis à la fin des années soixante pour se réinstaller en Autriche où il agence à nouveau des boutiques de rez-de-chaussée et ouvre la première école d'architecture axée sur l'écologie. La version européenne est différente de celles d'Amérique du nord avec deux grandes enseignes (dont une de « bouche ») reliées entre elles par une farandole de boutiques.

Le commerce s'avère difficile à évoluer. La déqualification des vendeuses et vendeurs (si mal rémunérés), la généralisation des caisses automatiques, la banalisation des marchandises, contribuent à la « fin des boutiques » et à la montée en puissance du commerce en ligne. Le problème qu'il faudra alors régler est celui de la livraison. Il est envisageable de livrer tel village tel jour (je parle des produits non périssables) dans un lieu qui deviendra le rendez-vous des villageois, quant à la livraison elle pourrait être effectuée par les taxis et les ambulanciers aux heures creuses... En ville, le vélo serait une bonne solution (évidemment pour les colis peu encombrants et pas trop lourds). Le luxe, qui repose sur des matières premières de grande qualité et un savoir-faire artisanal reconnu, a paradoxalement un rôle à jouer contre l'obsolescence programmée et pour une production/consommation écologique.

Question d'Isabelle Delvar, Salon-de-Provence

Je considère le mot « urbanisme toxique, c'est dire que tout ce qui l'accompagne l'est aussi : la formation, les pratiques professionnelles, les services d'urbanisme dans les municipalités, etc., je plaide pour un savoir-faire reposant sur le processus, la transversalité et l'interrelation. En 2010, dans *L'urbanisme est notre affaire*, je proposais un « urbanisme » participatif, sensoriel et chronotopique. La chronotopie est l'étude des usages temporalisés et genrés des lieux. Je pense qu'on ne ménage pas un lieu de la même manière pour des usages nocturnes et diurnes, de même qu'il faut tenir de la variation des activités selon les jours de la semaine et les saisons. Cela n'a pas pris... C'est pourquoi avec des collègues j'invitais à *Repenser l'urbanisme*, en 2013, avant de rompre avec l'urbanisme, cette manière masculine et occidentale de fabriquer l'urbain et non plus les villes...

Je pense que les métiers d'urbaniste, écodesigner, concepteur-lumière, paysagiste et d'architecte, méritent une formation commune, puis des compétences distinctes. Ce sont des professions qui partagent, à la fois, des connaissances, des objectifs et des manières de faire alternatives, aussi pourrait-on imaginer une formation commune. L'ouvrage recommandé par Denis, *L'hypothèse collaborative* (sous la direction de l'atelier Georges et de Matthias Rollot Editions Hyperville 2018) présente justement des collectifs qui sont composites et qui préfigurent ces interrelations professionnelles à encourager, que condamnent les multinationales du BTP. Patrick Bouchain a réhabilité 60 petites maisons à Boulogne-sur-Mer, à partir des attentes des habitants et surtout avec leur participation, privilégiant les artisans locaux. Un directeur régional d'une de ces firmes lui a lancé « Vous ne nous faites plus jamais ça ! », qui tonne comme une menace. Nous avons des ennemis qu'il ne faut pas sous-estimer. On le voit avec l'agriculture productiviste qui fait tout pour maintenir des cultures intensives dopées par les subventions européennes, tandis que l'agriculture raisonnée ou bio peine à se faire entendre... Il en va de même dans tous les domaines, c'est pour cela qu'une action comme « La Rue aux enfants » mérite notre soutien, elle montre qu'une fois par an il est possible de transformer la rue en antichambre de nos logis.

Les initiatives citoyennes sont indispensables pour combattre ces « ennemis » et réorienter les politiques publiques, par exemple. Il paraît aberrant que des petites villes périclitent et qu'elles s'entourent de pavillons, à l'architecture pauvre et au confort rudimentaire, alors que des maisons de ville soient abandonnées. Sans diaboliser la « maison de maçon », standardisée et isolée sur sa parcelle, je crois qu'une politique visant à réactiver les bourgs et petites villes irait dans le bon sens. Cela exige d'autres politiques bancaire, fiscale, écologique, territoriale, etc. Je viens de rééditer un texte de Bernard Charbonneau, *Vers la banlieue totale*, qui décrivait en 1972 le déménagement du territoire organisé par l'État. Le tracé des autoroutes et des voies ferrées, l'installation des centres commerciaux, l'organisation des loisirs (campings, stations de ski, cités balnéaires, etc.), la répartition territoriale des équipements collectifs (armée, santé, culture, formation...), saccagent les paysages et homogénéisent les modes de vie. Ce qu'il dénonçait il y a presque un demi-siècle est toujours vrai à présent, la situation s'est même considérablement dégradée ! Ce qui n'est pas glorieux, surtout pour la technocratie, coupée de la vie des gens...

Je suis effrayé par Dubaï qui représente pour de nombreux décideurs la voie de l'avenir urbain. Mais qu'ont-ils à la place des yeux. Afin d'illustrer la notion débile de « développement durable », je disais que certaines villes avaient assez durées, telle Dubaï. Le public souriait. Dorénavant, il me sermonne en m'expliquant que finalement cette non-ville à 100 à l'heure (comme la présente Jan Gehl) est devenue une destination touristique... Il faut dire que la Fête nationale est sacrée « Jour du shopping » ! Nous avons tous vu des photographies de ce cette piste de ski qui jouxte le désert, désert dont le sable est impropre à la fabrication du béton, aussi ce dernier vient d'Australie.

Nous sommes en plein *Absurdland*, qui néanmoins attire des foules... La consommation dirigée et l'automobile imposée ont encore de beaux jours devant eux... La majorité de nos concitoyens imagine entrer avec leur voiture dans le supermarché, remplir le coffre, peser la voiture avant et après, une puce indique votre compte bancaire est automatiquement débité... Imaginer de nouvelles territorialités, signifie aussi favoriser de nouvelles temporalités pour un autre commerce.

Le mot « commerce » est un très beau mot, il désigne l'échange, la conversation, la relation. Au supermarché, nul commerce ! Faites ce test : en sortant d'un Carrefour ou d'un Leclerc, dites « Au revoir », personne ne vous répondra... Je n'utilise plus l'expression de « commerce de proximité », je préfère parler de « familiarité ». La ville accueillante – j'ai lancé cette notion il y a très très longtemps, en reprenant un vieux mot du moyen-âge, l'accueil – c'est la ville précisément de la familiarité. C'est la ville où chacun existe comme il veut et est accepté ainsi. Le centre commercial s'avère être une machine à normaliser les besoins, nos propres satisfactions, à nous annoncer à l'avance ce dont nous allons avoir besoin. Par le biais de votre cellulaire et de tous vos appels, un logiciel détermine votre « profil » et par l'action d'algorithmes des propositions commerciales vous sont faites. Vous ne vous appartenez plus vraiment. Votre spontanéité, elle-même, fait l'objet d'une étude comportementale, et entre dans votre « profil ». Votre itinéraire se trouve alors balisé de haltes commerciales programmées, pour l'achat de deux chemises vous en aurez trois ! Je ne souhaite en acquérir qu'une et surtout j'aime me perdre dans la ville, changer mes parcours, m'adapter à mes humeurs... La ville se révèle être un dédale, aux surprises sans cesse renouvelées. C'est pour cela que le gratte-ciel, qui est une impasse en hauteur ne me séduit pas et que je l'apparente à l'inurbain. J'ai besoin de marcher, de circuler, de commercer avec les oiseaux et les arbres que je croise. J'étais très heureux d'aller du métro à cette salle. La ville labyrinthique pédestre est un plaisir. Jérémie Gaubert, ici présent, rédige sa thèse sur la marchabilité, il pourra vous confirmer qu'il y a une dimension sensorielle et sensorielle de la ville que l'on saisit par la marche, ce déplacement stimulant nos cinq sens.

Fabrique ta Ville, paysagiste et constructeur de promenades urbaines : Que pensez-vous du mot paysage ? Vous avez des réserves par rapport à l'expression de bien commun ou intérêt général. Quel terme pourrait-on utiliser ?

B. Landau - Est-ce que je peux ajouter à cette question : intérêt public, intérêt privé ?

Je vais commencer par le plus simple : le paysage. Qu'est-il ? Un don des sensations, comme je l'explique dans *Le Paysage* (La Découverte, 2016). Chacun a son paysage, qui est polysensoriel. Contrairement à une idée reçue le paysage ne résulte pas de la seule vue. C'est en effet la première définition, celle du vocabulaire des peintres occidentaux au XVI^e siècle qui appellent « paysage » ce que le regard saisit d'un premier coup d'œil. Cette vue panoramique est reproduite par les peintres qui ainsi l'« artialisent », c'est-à-dire le donne à voir. Un paysan ignorerait (?) la beauté d'un paysage, il n'en prendrait conscience que par l'intermédiaire d'un peintre qui le lui montrerait. Non, chacun apprécie un paysage selon ses propres critères et ses propres sensations, tout paysage est subjectif et daté. Personne ne peut montrer à un autre un paysage. Ce qui importe c'est de « faire paysage ». N'oublions pas que dans notre société le « paysage » ne résulte pas du travail des « paysagistes » ou des jardiniers, mais de celui des ingénieurs qui tracent le TGV et les autoroutes, et des agriculteurs productivistes qui transforment en permanence le décor agricole. Au sud de la Touraine, dans la Brenne où j'ai une maison, en dix ans, toutes les haies et bosquets ont été supprimés et tous les fossés comblés pour unifier les terres afin de permettre le travail des tracteurs robotisés. Le paysage, à ce moment-là, n'exprime plus rien, ce n'est plus un don des sensations. Et la toponymie perd son sens et se tait. La sensibilité paysagère se perd. Il en va de même pour les « espaces publics » qui se réduisent comme peau de chagrin.

Des quartiers entiers se ferment, ce sont les *gated communities*. Le piéton doit les contourner, ils brisent la continuité du réseau viaire, ils privatisent ce qui alors était partagé, les rues, places, parvis, jardins publics... Là aussi, pour comprendre ces processus puissants en cours, il nous faut rompre avec le dualisme.

En France, le dualisme domine, l'on privilégie les couples : nature/culture, corps/esprit, homme/femme, humain/vivant, public/privé, etc. Lors de la rédaction de mon essai sur *L'espace public* (La Découverte, 2009 et nouvelle édition en 2015) j'ai demandé à des amis comment cette expression se disait en arabe, coréen, japonais, chinois, allemand, italien, etc., et j'ai appris que le français était la seule langue aussi rigide sur le sens des mots « public » et « privé ». Alors même qu'il existe tout un éventail de modes de propriété (individuelle, coopérative, municipale, nationale, étatique, privée...) et que le mot privé peut vouloir dire « intimité » et dans ce cas n'est pas opposé à public. En français, « privé » vient de « privance », qui signifie « douceur », et nous savons, grâce à Jacqueline de Romilly (*La douceur dans la pensée grecque*, Les Belles Lettres, 1979) que la douceur tient une place de choix dans la politique des cités et pour les interrelations entre les humains. Les Romains useront non pas de la douceur mais de l'urbanité, qu'on trouve chez Cicéron, pour qui est « urbain » celui qui maîtrise parfaitement sa langue, au point de servir d'interprète, c'est-à-dire d'intermédiaire à qui ne la parle pas bien ou pas du tout. Un individu urbain est quelqu'un de poli, d'accueillant qui vous offre le mode d'emploi de la ville, vous guide dans les arcanes de cette société et vous sert de « proxène », garant de votre intégrité, parrain de tout étranger. Chez les Grecs, il y a plusieurs statuts d'étrangers : le barbare est celui qui ne parle pas du tout le grec, il annonce des barbarismes, le *mètèque* (en grec, c'est « celui qui habite avec ») bénéficie de certaines libéralités pour s'installer en ville et y exercer son métier, en s'acquittant d'un impôt, par exemple, etc. Les villes grecques avaient la capacité à intégrer le divers ou l'altérité, peut-être parce qu'elles avaient une certaine taille.

Le mot « ville » est un terme également toxique parce qu'il désigne à la fois un regroupement de 2 000 habitants et une mégalopole de 30 millions. Pour Platon, la cité idéale abrite 5 040 foyers, ce qui correspond en gros à 30 000 habitants. C'était à peu près le nombre des citoyens de la ville d'Athènes, sachant que les femmes, les enfants et les esclaves ne possèdent pas ce statut et qu'ensemble ils constituent une ville de 200 000 habitants. Il y a par conséquent une question de « juste taille » des territoires. Pour combien d'habitants une ville (ou un territoire) peut satisfaire l'alimentation, les déplacements, le logement, la santé, l'école, les loisirs, le traitement des déchets, etc. ? Cela est très difficile à apprécier. Paul Bairoch, économiste belge, enseignant à Genève s'y est risqué. Il publie en 1977, *Taille des villes, conditions de vie et développement économique* (éditions de l'EHESS), dans lequel il explique que pour les villes des pays développés la bonne taille serait d'environ 300 000 habitants et pour les villes des pays sous-développés d'environ 500 000. Il prenait en compte une impressionnante batterie de critères : le traitement des déchets, les transports, la fiscalité, la santé, les équipements publics, la criminalité, les loisirs, le structure de la consommation, l'épargne, etc., pour en arriver à ces chiffres.

Aujourd'hui, l'agence des Nations unies qui s'occupe du logement et de l'urbanisation, *UN-Habitat*, sise à Nairobi, préconise le « modèle chinois », c'est-à-dire des mégalopoles millionnaires ! Dans la courte histoire urbaine de l'humanité, des premières villes à 1800, l'on compte quatre villes dont la population avoisinait le million : Rome, Bagdad, Constantinople, Xi'an. A partir de 1800 et avec la révolution industrielle et l'extension du chemin de fer, certaines villes vont croître démesurément. Londres passe de 1 à 7 millions entre 1800 et 1900. Il y a 11 villes millionnaires au monde en 1900, 166 en 1960, 545 en 2015 et on en annonce 750 pour 2030, dont 150 en Chine avec une moyenne de 6,5 millions d'habitants. C'est considérable. Il faut regarder ce qui se passe en Chine, état autoritaire, à la planification urbaine imposée d'en-haut.

Par les témoignages de cinéastes, de romancières et de romanciers, nous voyons que le *mal-être urbain* se développe au rythme de cette urbanisation à forte densité, avec son cortège de pollutions diverses et de dérèglement climatique... Je suis persuadé que nous devons envisager *la décroissance urbaine*, à distinguer du rétrécissement des villes imposé par la désindustrialisation et autres délocalisations.

On a la chance en France d'avoir 36 000 communes, cela constitue une base incroyable pour expérimenter une démocratie locale et mettre en place des biorégions urbaines. Là je fais référence aussi bien à Kirpatrick Sales qu'à Albert Magnaghi. Une biorégion urbaine est un territoire qui résulte de l'action des habitants, qui n'est pas délimité par l'État central, et repose sur divers « étages » d'autogestion. Elle peut comprendre une ou plusieurs « grandes agglomérations », des villes, bourgs et villages qui réseautent entre eux et assurent l'ensemble des services publics destinés à la population, qui prend part à toutes les décisions la concernant. Je ne peux pas, ici, entrer dans le détail de la gouvernance politique, dans la nouvelle économie qui sera mise en place, dans les valeurs partagées, etc. Je crois simplement que rompre avec le productivisme et la globalisation par en-haut nécessite de nombreux changements à mener conjointement. Pour commencer nous devons « écologiser notre esprit », c'est-à-dire adopter l'écologie comme méthode qui combine processus/transversalité/interrelation. Nous devons également cesser d'opposer villes et campagnes (qui sont en réalité des non-villes et des non-campagnes) et les entremêler, ce qui signifie penser conjointement territorialités et temporalités de nos existences.



EXPOSITION : ESPACE PUBLIC, 30 ANS D'EVOLUTION

Grâce à la coopération de 16 villes situées dans divers points de l'hexagone, une exposition, initiée par Rue de l'Avenir, et dont la coordination a été pilotée par Laurence PICADO et mise en image par Martin LANGINIEUX, met en valeur des photos prises à 30 ans d'intervalle dans ces villes. L'amélioration est sensible, tant en termes de qualité urbaine que de dispositions favorables à la modération de la circulation.

Un 17ème panneau rappelle toutefois que, si ces évolutions sont parfois spectaculaires, des événements récents ont montré que des retours vers un espace public dédié à la voiture et contraire à l'apaisement de la ville pouvaient intervenir.

Cette exposition sera disponible ultérieurement sur le site de Rue de l'Avenir. Elle peut être facilement remontée à l'occasion d'un évènement, sous condition de la prise en charge du coût de transport par l'institution ou la collectivité intéressée.



Jeudi 18 – Paris / FIAP – PROGRAMME

9 h	<p>Accueil : Denis MOREAU, vice-président fondateur Rue de l'Avenir</p> <p>L'espace public : un bien en commun Catherine PILON, Maire adjointe chargée des transports, déplacements, stationnement, circulation</p>
9 h 15	<p>Les enjeux de l'espace public : des centres aux périphéries urbaines Antoine FLEURY, géographe, chercheur</p>
9 h 45	<p>Urbanisme et mobilités Alfred PETER, paysagiste et urbaniste</p>
10 h 15	<p>Débat avec la salle</p>
10 h 45	<p>Pause</p>
11 h	<p>30 ans de modération de la circulation en Europe</p> <p>Introduction Anne FAURE, présidente Rue de l'Avenir Suisse : Alain ROUILLER, vice-président Rue de l'Avenir Suisse et Dominique VON DER MUHLL, architecte, urbaniste EPFL Italie : Mario BELLINZONA, médiateur Belgique : Philippe HANOCQ, architecte enseignant</p>
12 h	<p>Echanges et débats</p>
12 h 30	<p>DEJEUNER AU FIAP</p>
14 h	<p>Organisation des ateliers</p>
14 h 15	<p>Atelier 1 – Des déplacements sûrs et agréables pour les modes actifs dans les périphéries urbaines, Animation Dominique DURIEZ, Hervé JUDEAUX</p> <p>Atelier 2 - Attrait de la nature en périphéries /besoin de nature en ville et politiques foncières – Animation Bernard LANDAU, Christian COLLIN</p> <p>Atelier 3 - Nouvelles mobilités, nouvelles technologies et nouvelles pratiques citoyennes, Animation Romain LALANDE, François PROCHASSON</p> <p>Atelier 4 - Requalifier les centres des petites villes et revitaliser le commerce Animation Anne FAURE, Anne de BEAUMONT</p>
16 h	<p>Pause</p>
16 h 15	<p>Restitution des ateliers, échanges et débat</p>
16 h 45	<p>Conclusion des journées Sylvie BANOUN Coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo auprès de la Ministre chargée des transports, Catherine PILON, Maire adjointe chargée des transports, déplacements, stationnement, circulation Anne FAURE, urbaniste, présidente Rue de l'Avenir</p>

ACCUEIL

Denis MOREAU, vice-président fondateur Rue de l'Avenir

Il y a 30 ans on venait à Rue de l'avenir, qui avait une approche généraliste « espace public », pour construire en ville un cadre de vie « plus sûr et plus agréable à vivre ».

Plus sûr, car Rue de l'avenir doit beaucoup à la Ligue contre la violence routière qui a initié d'ailleurs une opération « Rue de l'avenir » en 1987 et aux programmes de l'Etat tels que « Réagir » et « Ville plus sûre quartier sans accidents ». Cette association et ces programmes ont véritablement permis dans les années 1980 que les accidents ne soient plus considérés comme une fatalité mais devienne une politique publique qui nécessitait une mobilisation sociale et de tirer les conséquences, pour aménager la ville, des liens qui existent entre environnement et comportement. Il y avait en 1988 encore plus de 10 000 personnes tuées sur la route et dans les rues C'était un temps où l'indifférence pour les victimes était la règle commune.

Un engagement fort donc de Rue de l'avenir pour la modération de la circulation : moins de voitures car il existe un excès automobile et cette réduction est essentielle et limitation de la vitesse avec des zones à 30km/h pour réduire les conséquences d'un accident et pour mieux prendre en compte les oubliés de la circulation (les personnes âgées, les enfants....)

Plus agréable car, dès l'origine de l'association, l'espace-rue a été pour nous d'abord un lieu de vie pour tous c'est-à-dire permettant certes de circuler en voiture, en vélo ou à pied mais aussi un lieu de séjour, de rencontres...où l'on peut être immobile, s'asseoir sur un banc....

La promotion de valeurs collectives a placé la notion de partage au centre de l'action de Rue de l'avenir. Mais pas le partage qui divise mais le partage qui engage. Une rue avec moins de voitures mais aussi la volonté :

- d'une qualité d'échange,
- d'une coexistence qui n'exclut pas le conflit,
- d'une présence dans un espace qui, étant commun, engage chacun au-delà de ses droits et de ses obligations. On partage la rue comme on partage un repas ou la vie de quelqu'un...

Ces 3 notions clefs Modération de la circulation, lieu de vie, partage ont été complétées :

☼☼ par la volonté de réfléchir au rôle des habitants. Comment faire en sorte que l'espace public et son aménagement ou son entretien concerne tout le monde alors qu'il n'appartient à personne ?

☼☼ par notre curiosité pour ce qui se passait dans des pays voisins pour comprendre les raisons, les formes et les modalités de la convergence des villes européennes vers une modération de leur circulation afin de retrouver ainsi, peut-être, une identité commune enfouie : Rue de l'avenir c'est aussi une histoire européenne

Cette matrice nous a permis, à la suite de rencontres et de travaux réunissant élus, professionnels (architectes Ingénieurs urbanistes techniciens, travailleurs sociaux) et associatifs d'initier, seul ou avec d'autres associations, différents thèmes certains devenant des actions militantes ou des campagnes pour le grand public :

Concours La rue.... On partage !, Civilités Incivilités, La modération de la circulation en France et en Europe, Le code de la rue, Ville 30km/h Ville à vivre, Stationnement et espace public, Rue aux enfants, rue pour tous.....

Aujourd'hui après 30 ans d'engagement, nous avons voulu, dans un contexte profondément différent, faire à l'occasion de cette journée, une pause, prendre du recul et nous nourrir d'apports d'élus, d'universitaires, de professionnels ou de citoyens :

✧✧ pour mieux comprendre les menaces et les enjeux auxquels l'espace public est confronté et qui dépassent la seule question de l'excès automobile

✧✧ pour imaginer l'articulation entre la dynamique actuelle intéressante, foisonnante autour des mobilités et le maintien des qualités de l'espace public en tant que bien commun. Ou l'espace commun va-t-il être réduit à un espace de branchement selon l'expression de Françoise CHOAY reprise par Alberto Magnaghi

✧✧ pour élargir notre angle de vue à l'espace public dans les territoires des périphéries urbaines

✧✧ pour essayer de repérer quelques balises dans les mutations multiples actuelles et réfléchir à nos futures priorités et à notre positionnement

C'est la raison du titre pris pour nos 30 ans « **Les premières assises de l'espace public** »

L'ESPACE PUBLIC, UN BIEN EN COMMUN

Catherine PILON, Maire adjointe de Montreuil,
Chargée des transports, déplacements, stationnement, circulation

Ce qui m'intéresse dans la notion des « communs » appliquée aux espaces publics, c'est qu'elle permet de ré-imaginer des formes d'actions collectives nouvelles, qui d'ailleurs ressuscitent parfois des pratiques anciennes, celles d'avant la voiture individuelle, et qui croisent des approches professionnelles trop cloisonnées, entre transports, déplacements et espaces publics.

Je voudrais partager avec vous quelques réflexions issues de mon expérience à Montreuil, ville qui a, depuis 2008, engagé une réflexion et une transformation de son approche de l'espace public qui commence à se voir, comme vous avez pu le constater lors des visites organisées hier.

Ces visites nous permettent d'avoir un retour positif et critique sur nos réalisations, et de nous confronter à d'autres pratiques et innovations tentées ailleurs. Ces moments sont très précieux, tant ils nous permettent de progresser et de trouver du soutien et un nouvel élan pour avancer, et pour re-légitimer notre action, quand nous faisons face à des critiques prévisibles de la part des habitants, des commerçants, des automobilistes, qui ne manquent de se manifester lorsque l'on s'attaque aux communs. Pour cela aussi, je remercie l'association Rue de l'Avenir pour ces très riches échanges de pratiques et d'expériences inspirantes.

Les communs engagent à une redéfinition des lignes de partage des responsabilités entre la ville, les habitants, les associations, les acteurs privés.

Ils permettent de mettre tout le monde autour de la table pour faire un état des lieux, anticiper les évolutions, définir les usages, un futur souhaité à partager et à discuter pour trouver un point d'équilibre qui rende toutes les pratiques acceptables dans nos espaces.

Cela va évidemment dans le sens d'une redistribution de cet espace, entre les espaces dédiés à la pause et les espaces dédiés à la mobilité, entre les modes de déplacements -en faveur des piétons, des cyclistes...

Cela va aussi dans le sens d'une délégation aux habitants de l'idée d'aménagement, du « où » et du « comment », avec des procédures comme le budget participatif, qui permettent une expression des désirs d'espaces publics et leur donne une réalité.

Avec les communs, nous redéfinissons le rôle des villes, qui sortent d'une logique de gestion totale de l'espace public pour se situer davantage dans une posture de médiation entre les usages. Ainsi, les villes vont au-delà de l'édiction des règles d'usages-les arrêtés- de la responsabilité de la propreté et de la surveillance de ces espaces pour définir comment placer le curseur au bon endroit entre ce qui doit rester public et ce qui peut être délégué au privé (le food truck ou la terrasse de café), entre le collectif et l'appropriation individuelle avec la tentation de la privatisation d'un espace public (pour une fête d'anniversaire par exemple), entre le souci de l'accueil de tous et la nécessaire tranquillité attendue des riverains ou des passants. Ainsi, nous pouvons imaginer une forme d'acceptation de l'errance, de la biffe pour lui permettre de coexister dans nos espaces, tout en l'accompagnant et en l'encadrant pour qu'elle puisse être acceptée, adoptée par les habitants et les acteurs de la ville. Nous tentons des expériences avec les casiers solidaires ou le marché des biffins mais il reste beaucoup à faire...C'est tout l'enjeu de construction d'une ville plus solidaire, plus résiliente.

Mais si il est envisageable de déléguer une partie de cet espace public à une gestion privée ponctuelle ou plus durable, que ce soit à un collectif d'habitants ou à un café, on constate aussi que les villes récupèrent des missions supplémentaires de surveillance de l'espace public, avec l'abandon de certaines tâches régaliennes par l'Etat. Ainsi, dans une ville comme Montreuil, la police nationale ne participe plus à la surveillance de la délinquance routière et laisse la police municipale se débrouiller avec les infractions au code de la route, comme le respect de la limitation des vitesses, pourtant garante du bon fonctionnement d'une zone de rencontre.

Avec les communs, les villes s'engagent dans une politique du petit pas avec une grande ambition.

Le bouleversement des usages induit de fortes résistances au changement, des inquiétudes se manifestent, qui peuvent bloquer les volontés d'évolution. Aussi, nous faisons un détour par l'expérimentation, avec la possibilité de revenir en arrière ou de réadapter un dispositif. Une forme de petits pas, qui permet d'avancer sans budget excessif, de tester des solutions. Ce choix permet de contourner les blocages, de ne pas braquer les habitants ; à l'issue de l'expérimentation on revient devant les usagers, les riverains et on décide de couper la poire en deux ou au contraire d'aller plus loin. Les deux cas se sont présentés à Montreuil. Cette volonté d'avancer en marchant s'appuie sur une grande frugalité des aménagements provisoires, ce qui représente un avantage budgétaire non négligeable mais qui doit s'accompagner de pédagogie, pour ne pas apparaître comme un aménagement de faible qualité.

Mais cette **frugalité doit s'accompagner d'un investissement initial important, qui a un coût, de réflexion sur l'espace public souhaité et ses usages, pour la réalisation d'un plan-guide.** Ainsi, les petits pas sont autant de pièces d'un puzzle et non un éparpillement désordonné.

C'est aussi l'occasion de sortir d'une vision fonctionnaliste des espaces publics qui ne seraient réservés qu'à un seul usage. Il y a un vrai enjeu à redistribuer les espaces publics, à les libérer des usages contraints comme le stationnement automobile sur voirie (les voitures

roulent en moyenne moins de 10% du temps), à rétrécir la place affectée à la circulation automobile et à élargir les trottoirs, à créer des pistes cyclables, des zones de rencontres. Les nouveaux aménagements doivent permettre de ne pas figer les espaces, de permettre une modularité au fil du temps, selon les jours et les heures, en étant facilement aménageables pour différents usages, être polyvalents.

Enfin, avec les communs, nous visons une reconquête de la ville et de sa lenteur. Ce combat est essentiel parce que la vitesse a progressivement exclu les personnes âgées, les enfants, les apprentis cyclistes, les rêveurs...qui sont majoritaires, pourtant dans notre société ! il faut donc mettre la ville à l'abri des pratiques de vitesse, pour qu'elles se pratiquent dans d'autres espaces.

Autre facteur d'exclusion important, la montée des comportements individualistes et de repli sur soi, qui portent le nom euphémisé de résidentialisation. Au nom de ce principe sont apparus des barrières, des murets, des piques, qui sont une réponse à la peur de l'autre et au souhait légitime de tranquillité, mais qui pourraient être remplacés par une présence humaine et une responsabilisation de tous...et qui déboucheraient sur des communs et non sur du chacun pour soi.....

En conclusion, les communs nous permettent de nous lancer dans un travail itératif pour inventer une nouvelle façon d'habiter la ville et d'y permettre la coexistence d'usages lucratifs, non lucratifs et d'accueil...Ils nous invitent à rétablir une confiance, à sortir de la logique projet (je sais où je veux aller, je vends le chemin...) pour être capable de remettre en cause le point d'aboutissement. A surmonter des résistances, des accusations d'idéalisme, en répondant par l'expérience, en partageant la découverte que certaines sont possibles, et d'autre pas ou pas encore...



LES ENJEUX DE L'ESPACE PUBLIC : des centres aux périphéries

Antoine FLEURY, géographe, chercheur

Antoine Fleury propose un regard « situé », celui d'un géographe qui a travaillé sur les politiques d'espaces publics avant de s'intéresser à leurs usages. Il s'appuie également sur les travaux qu'il a menés sur le commerce et les stratégies commerçantes.

Les principes de son approche :

- les espaces publics sont définis par les usages et de manière globale, comme des espaces qui articulent usages et action publique, mobilités et sociabilité, aménagement et entretien...
- les espaces publics doivent être contextualisés spatialement pour en saisir les enjeux, mis en lien avec les dynamiques urbaines générales avec une approche relationnelle (espaces publics / changement urbain).

Caractéristiques des espaces publics, pluralité, processus, potentiel.

Les critères :

- sortir d'une vision idéalisée et souvent normative
- considérer l'espace public sous l'angle des processus, espace paradoxal, évolutif
- considérer les espaces publics dans leur pluralité et remettre en cause les grilles de lecture : sortir des grandes villes, sortir des grandes centralités
- prendre en compte la dimension innovation, créativité... des espaces locaux ou périphériques.

Un enjeu général et constant, mais renouvelé : accès / exclusion

Les travaux menés depuis 30 ans dans les sciences sociales ont mis en évidence le développement de processus par lesquels différents groupes voient se restreindre leurs possibilités d'être présents dans certains lieux, voire en sont exclus.

Ces processus d'exclusion sont à relier à des stratégies cherchant à produire des espaces ordonnés et sécurisés et aux nouvelles techniques d'aménagement permettant à d'autres groupes sociaux de s'appropriier les espaces publics. Il est donc nécessaire d'exercer une vigilance face aux interventions privées comme publiques en tant que citoyen.

Gérer la diversité des usages et des intérêts dans les grandes centralités

Même si la diminution de la place de la voiture est une tendance lourde dans les grandes centralités, l'enjeu semble s'être déplacé : il faut maintenant plus qu'avant organiser la densité et la diversité croissante des usages et arbitrer entre les différents intérêts contradictoires.

Prendre en compte les enjeux de continuité, de qualité et d'animation de l'ordinaire urbain

Dans les espaces publics longtemps restés sans aménagement, les choses commencent à bouger et constituent une base pour aller plus loin. Les problèmes :

- usages parfois moins intenses et parfois intermittents des déplacements en voiture
- aménagements datés présentant un vocabulaire routier
- commerces et services concurrencés par la grande distribution et le e-commerce
- hétérogénéité du cadre bâti et des objets fonctionnels, coupures urbaines
- choix politiques de réserver les moyens financiers aux grandes centralités...

Questions : trouver des modèles différents des grandes centralités, faire avec l'existant, être frugal...

Les périurbains

Un fort potentiel en termes de développement durable et observation du recentrage des pratiques d'achat de loisir et de sociabilité par rapport à l'habitat. Mais persistance d'aménagements destinés à la voiture en dépit des quelques aménagements de centres-bourgs et centres de villages. Il faut donc accompagner l'émergence d'espaces publics de qualité dans les contextes de faibles densités, dans la perspective d'une « transition vers la durabilité ».

En conclusion : apports potentiels et risques de la circulation des modèles.

Les espaces publics sont inscrits dans des réseaux de circulation qui ont leurs modèles de gestion et d'aménagement, ce qui produit d'autres enjeux :

- risque liés au marketing territorial, modèles standardisés, exclusion
- nécessité de rechercher d'autres modèles, notamment par échanges dans le cadre national et européen, en restant vigilant.

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/RDA_AFleuryOK.pdf

URBANISME ET MOBILITES

Alfred PETER, paysagiste, urbaniste



Alfred PETER a été chargé de plusieurs opérations d'insertion de lignes de tramway (Strasbourg, Nice, Dijon...). Son expérience lui permet d'avoir un recul par rapport au chemin parcouru en 30 ans, mais aussi de recenser les lacunes et de se projeter dans l'avenir proche. Il regrette l'insertion agressive des voies autoroutières dans le grand paysage et en particulier la multiplication de ronds-points surdimensionnés. Il prône une attitude écologiste « non – punitive » et a qualifié son agence d'**atelier d'écologie festive !** Il s'interroge sur les effets de l'irruption des nouvelles technologies dans tous les volets de la mobilité. Il pense que le climat dessinera les villes, plutôt que les infrastructures. Il espère que les autoroutes d'aujourd'hui seront les grandes trames vertes de demain. Il rappelle l'exemple d'une rue de Pompéi et pense que les rues ressembleront toujours plus ou moins à celles d'il y a 2000 ans et seront toujours l'espace public par excellence, la fête...

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/18P2_2018-10-17-UrbanismeetmobilitésAPeter.pdf

30 ANS DE MODERATION DE LA CIRCULATION EN EUROPE

1- Introduction : Anne FAURE, urbaniste, présidente Rue de l'Avenir

Lorsqu'on fait un rapide bilan de l'évolution de la gestion de l'espace public depuis une trentaine d'années dans les différents pays européens, on constate que les concepts liés à la modulation de la circulation ont largement circulé et inspiré peu à peu les modes de faire. Si chaque pays avait au départ des motivations liées à son contexte et un peu différentes, tous ont convergé vers l'importance de modérer les vitesses automobiles et de réduire le nombre des véhicules en ville.

Depuis des années 70, où des expériences déterminantes ont été menées et diffusées, on a pu observer qu'un changement de paradigme était à l'œuvre dans de nombreux pays : on parlait du « tout voiture » pour s'approcher de « l'apaisement de la ville » en agissant sur la circulation automobile, en travaillant sur l'aménagement de l'espace public et en soutenant le vélo et la marche. Les objectifs de sécurité et de bien-être étaient convergents.

La France, très en retard à la fin des années 80, a largement bénéficié de ces échanges. Toutefois, certaines décisions prises à la suite des dernières élections municipales **pour redonner de l'espace urbain à la voiture** montrent que rien n'est jamais gagné et qu'il est plus que jamais nécessaire de rester mobilisé.

Le travail des équipes sur le terrain dans les années 80 a permis de produire des outils et des méthodes qui font maintenant partie du bagage de l'ingénieur, de l'architecte, de l'urbaniste ou du paysagiste. Ces recommandations, toutefois, sont l'expression d'un modèle de ville et d'objectifs à caractère social. Il est nécessaire de ne pas l'oublier, de garder en mémoire que la modulation de la circulation est avant tout une recherche du bien vivre ensemble et fait partie d'un projet de société.



Berlin 1989 – Wilmersdorferstrasse - première rencontre européenne de Rue de l'Avenir

[Publication « 30 ans d'échanges et de travail en réseau »](#)

2- Italie : Mario BELLINZONA, médiateur,

La modération de la circulation en Italie

La situation présente

En Italie l'expression la plus utilisée est "moderazione del traffico", une expression utilisée par les praticiens mais qui ne figure pas dans le Code de la route où on parle de "isole ambientali" (zones résidentielles) ou de limitation de vitesse. Le Code de la route date de 1992 (les dernières modifications datent de janvier 2018 mais les notions de modération de la circulation, zone 30, etc. ne figurent pas et par conséquent on ne trouve pas non plus les notions de vitesse de sécurité, cadre de vie, qualité des espaces publics).

Le thème de la sécurité routière a fait son entrée dans l'agenda politique national grâce à la loi de 1999 qui a introduit le premier Plan National de la Sécurité Routière (2001-2010) et plus tard le Plan National de la Sécurité Routière Horizon 2020. Dans ce dernier les notions de modération de la circulation et de zone 30 figurent pour la première fois. Les Régions déclinent le Plan National en Plans Régionaux et les villes font des aménagements locaux car la compétence sur la voirie urbaine et la mobilité reste parmi les compétences des élus des villes, parfois incitées par les autorités régionales à travers des concours visant à choisir un nombre de projets à cofinancer.

Dans certaines villes la sensibilité des élus et/ou des techniciens a permis la transformation des plans de circulation en plans de mobilité urbaine durable (obligatoires pour les villes ayant une population supérieure à 30 000 habitants) mais la situation n'est pas homogène.

A présent le thème de la sécurité est au centre du débat en Italie mais la perception généralisée d'insécurité est liée à la microcriminalité (malgré la baisse objective des crimes) et non pas aux accidents alors que le nombre de victimes de la route augmente: en 2017 on a enregistré 174.933 accidents, 3.378 morts et 246.750 blessés. Le nombre des morts a augmenté par rapport à 2016 (+95 morts, soit +2,9%). Parmi les morts, le nombre de piétons a augmenté (600, +5,3%). Et pourtant les gens sont préoccupés par la microcriminalité et non pas par les accidents: une grande part de la responsabilité peut être attribuée aux médias et à une partie des partis politiques (instrumentalisation).

Du point de vue de l'environnement en 2015 le Ministère de l'Environnement a lancé un programme pilote sur la mobilité liée aux déplacements domicile-travail et domicile-école. 35 millions d'euros pour financer une vaste gamme d'aménagements et de mesures. On peut apprécier le fait que la zone 30 rentre parmi les mesures que le programme cofinance; on apprécie moins le fait que la définition de zone 30 dans ce programme est très large et inclut même de simples limitations de la vitesse dans une seule rue ou une partie de rue.

Aujourd'hui la notion de modération de la circulation est diffusée dans certaines villes du nord et du centre de l'Italie (Milan, Bologne, Padoue, Vérone, Turin commence) et dans des villes moyennes et petites (Mestre, Fossano...). On trouve plus souvent, dans les centres historiques, les Zones à Trafic Limité, qui limitent la circulation de certains véhicules dans certaines plages horaires.

Les 3 enjeux majeurs pour l'avenir

1. UNE SITUATION PEU HOMOGENÈME DU POINT DE VUE NATIONAL. On peut remarquer une différence entre certaines régions et le reste du Pays. En particulier, en Emilie Romagne, une région caractérisée par une culture de la socialité/convivialité/ouverture qui sont les résultats d'une histoire politique liée à une gauche qui a dans son ADN les notions de planification, efficience, efficacité, progrès, éducation (il suffit de penser aux expériences pédagogiques des crèches de Reggio Emilia qui sont connues dans le monde entier). Ici les zones 30 sont dans toutes les grandes villes. En Emilie Romagne :

- le vélo est très utilisé (culture et tradition)
- la politique incite et soutient les aménagements (stratégie 2014-2020 liée au Fond européen pour le développement régional – cofinancement à 70%; une loi régionale de 2017 prévoit 25 millions en 3 ans pour les voies cyclables).

2. LA CULTURE DE LA CONVIVIALITÉ, LA CULTURE DU PARTAGE ET LA TECHNOLOGIE. D'un côté, un certain emploi de la technologie incite les gens à vivre dans des espaces publics virtuels et à sortir de moins en moins (on fait ses courses par ordinateur, les marchandises seront livrées chez nous). Tout cela a des conséquences sur les rapports sociaux (et sur le commerce et sur la mobilité aussi !). De l'autre côté, la technologie peut aider à développer des formes de partage (par exemple les vélos partagés), même dans l'utilisation des espaces publics (exemple: « social street », la rue sociale qui aide à socialiser avec les voisins de sa rue).

3. L'IMPLICATION CITOYENNE ET LES BIENS COMMUNS. Les rues et les places, en tant qu'espaces publics, rentrent dans la catégorie des biens communs matériels. Le thème des biens communs est en train d'entrer dans l'agenda des administrations italiennes grâce à la modification du Titre V de la Constitution italienne en 2001 (article 118, principe de subsidiarité). La naissance d'un outil technique (règlement pour la gestion partagée des biens communs) approuvé par 158 villes, est en train de répandre la culture de l'administration partagée. C'est aussi dans cette perspective qu'il faudrait, à mon avis, aborder les thèmes du partage de l'espace public et de la modération de la circulation (concertation avec les habitants, co-gestion de certains aspects tels que la végétalisation des rues et la socialité). La complexité est grande

- à cause de la variété des cas
- à cause de la résistance culturelle des élus et des services à renoncer à une partie de leur pouvoir pour le céder aux citoyens
- à cause de certains aspects techniques importants tels que l'assurance des citoyens actifs.

Ce qui est un bon signe est le fait qu'il y a une augmentation du nombre de citoyens actifs dans les espaces qui leur sont proches.



3- Belgique : Philippe HANOCQ, architecte, enseignant, Université de Liège,

« 30 ans de modération de la circulation en Belgique » Etat des lieux sommaire et évolution normative

L'intervention a porté sur les points suivants :

1. Reconditionnement de l'espace public
2. Régulation des accès
3. Péage de congestion
4. Zones de basse émission

Les études de cas présentées sont celles des villes de Liège, dont l'espace public de certains secteurs a été reconfiguré par le tramway, et Gand, avec sa vaste zone à basse émission.

La Belgique a pris très tôt des mesures innovantes qui ont inspiré d'autres pays européens. On trouvera ci-dessous une chronologie des outils règlementaires mis en place.

Phase 1 : 1988 – 1998. Adoption de principes – Emergence de pratiques

1988 : développement du concept de zone 30 (élargissement et assouplissement du concept de « zone résidentielle » ou « woonerf » apparu en 1978 dans la législation belge)

Début de la décennie 1990 : mobilité active et loisirs : « Voie verte » / « Véloroute » (développement du réseau RAVeL en Wallonie)

1998 et 2002 : normalisation des dispositifs ralentisseurs (surélevés) dans l'arsenal du gestionnaire de voirie.

Apparition du concept de « sens unique limité » (SUL : circulation à double sens des cyclistes sur les voies à sens unique)

1999 : Des cheminements piétons accessibles, confortables et sécurisants pour tous (définition d'exigences techniques minimales pour les cheminements piétons à l'échelon de la Région wallonne, complémentaire à la loi de 1975 relative à l'accès des personnes handicapées aux bâtiments accessibles au public)

Phase 2 : 1998 – 2005. Consolidation – Généralisation

2001 : la Région flamande développe les « Pactes de Mobilité » qui serviront de base aux « Décrets

Mobilité » de 2009 / 2012 initiant les « Mobiliteitsplannen » et les « Mobiliteitsconvenanten » à décliner de façon coordonnée à différents échelons territoriaux (Région, Provinces, Communes)

2002 : apparition des zones 30 dites « abords d'école ». Elles seront généralisées et rendues obligatoires à partir du 01.09.2005

2004 : Décret wallon sur les Plans de mobilité (définition/coordination des contenus et des procédures applicables à ces documents, mis en œuvre à différents échelons territoriaux : commune, bassins de vie, ...)

2004 : tentative de refonte du « Code de la route » en « Code de la rue ». Il s'agit d'un glissement sémantique actant un changement de paradigme en faveur d'une prise en compte plus équitable des usagers en fonction de leur niveau de vulnérabilité dans l'espace public

2004 : dans le cadre de cette refonte, développement du concept de « zone de rencontre » (sur le modèle de la « zone résidentielle » étendu aux zones multifonctionnelles parcourues par un charroi relativement intensif)

2004 : insertion dans le Cahier des charges type pour les travaux sur l'espace public en Région wallonne de prescriptions techniques relatives à la conception et à la mise en oeuvre des cheminements piétons

Phase 3 : 2005 – 2018. Diversification – Spécialisation

2004 – 2018 : une série de communes se dotent de « plans piétons » et/ou de « plans cyclistes »

2010 : Unification / Coordination dans le plan « Wallonie cyclable ».

2011 : Insertion dans le code du principe de la « rue cycliste » (Fietsstraat)

2017 – 2018 : Anvers et Bruxelles mettent en place leur « Zone à Basse Emission »

2018 : Insertion dans le code du principe de la « rue scolaire » (Schoolstraat)

2020 : Généralisation du principe de « Zone à Basse Emission »



Espace public à Liège

4- Suisse : Dominique VON DER MUHLL, architecte, urbaniste EPFL,

La reconquête de la rue, une utopie toujours vivante

Rue de l'Avenir Suisse, qui a autorisé Rue de l'Avenir France à utiliser son nom, est née en 1981, au tout début des « rues résidentielles ». L'association a suivi et accompagné plus de 30 ans d'évolution de la « modération de la circulation », de la mobilité, de réaménagements de rues, mais aussi de développement urbain. On peut noter des différences selon les cantons, mais la tendance générale est similaire.

Des aménagements localisés, destinés à la modération par zones de moyenne surface ont d'abord été mis en place : zones 30 dès 1989. Le modèle 50/30 se développe, dans les villes mais aussi les petites localités. Aujourd'hui « 30 sur routes principales » n'est plus un tabou, les premiers exemples existent. Des expériences concernant le « 30 la nuit » (protection contre le bruit) sont en cours à Zurich et dans des projets pilotes, dont Lausanne.

La « zone de rencontre » a été introduite dans la loi suisse en 2002 au titre d'une alternative à la zone piétonne : intérêt pour les secteurs centraux, places de gare.

Politiques de Berne et Bâle : nombreuses zones de rencontre dans les quartiers, avec des aménagements légers. Berne met en place les premières zones de rencontre étendues (elles pourraient progressivement remplacer les zones 30).

Les projets d'agglomération comprennent l'articulation développement urbain et transports publics, le renouveau du tram, proposent un soutien financier. La notion de « mobilité douce » et de l'exigence de sa prise en compte a été introduite dans ces projets. Lors d'une votation récente, la pratique du vélo est inscrite dans la Constitution suisse, comme pour les piétons dès les années 80 et loi de 1985.

Comme observé dans d'autres pays, l'image de la voiture évolue : les jeunes sont moins attachés à la voiture (cf. réduction du nombre des permis), et pratique de la multimodalité.

Aménagements et communication

Modérer la vitesse... et les coûts : l'idée fausse concernant l'abaissement de la vitesse qui ne peut s'obtenir qu'au prix d'aménagements reste encore très ancrée. C'est un enjeu essentiel par rapport à une modération sur les surfaces étendues.

Hors les aménagements de valorisation d'espaces centraux, qui ont inévitablement un coût, comment intégrer la ville apaisée « dans les têtes », pas seulement via des aménagements coûteux qui souvent aussi dénaturent la rue.

Accessibilité pour tous, intégrée

Poids de la loi et des normes d'accessibilité pour tous (Loi handicapés, etc.) qui grève les coûts d'aménagement ce qui met en cause un début d'acquis de longue haleine sur des aménagements moins routiers, à niveau, etc.

Problématique essentielle : comment l'intégrer « en amont », en termes de processus plutôt qu'application de normes.

« Mobilité douce » – attention piège !

En Suisse la « mobilité douce » est de plus en plus intégrée dans les planifications. Mais il y a un problème d'amalgame entre piétons et cyclistes : tous les modes « doux » sont traités globalement. A y regarder de plus près, il arrive souvent que le résultat se traduit par des mesures vélos uniquement.

Tendance (risque) de mettre les deux sur les mêmes espaces : solution facile on évite la confrontation avec le trafic motorisé au nom de la sécurité des cyclistes. En l'état, la menace sur les espaces piétons est réelle, vélos sur le trottoir, sans parler de tous les autres engins plus ou moins réglementés.

Bien gérer la question pour éviter de se tromper de combat et risquer un affrontement contre-productif entre piétons et cyclistes.

On peut regretter l'absence d'une « science du piéton » et peut-être d'une « conscience du piéton », d'une « conscience d'être tous piétons », qui est facile à oublier dans la planification. D'autant plus qu'il manque souvent un lobby qui porte la question de la marche, hormis celui des usagers à mobilité réduite.

La rue, l'affaire de qui ?

Une question d'acteurs, de répartition des compétences, de processus.

Hors les projets d'envergure et les concours, qui impliquent des acteurs de différents horizons, l'aménagement de la rue – de la route – ordinaire reste encore largement le domaine de l'ingénieur, basé sur une juridiction et des normes encore fortement imprégnés d'une logique routière. La modération de la circulation a fait son chemin, mais elle a aussi été « récupérée » et normalisée.

Curieusement, alors que la rue est partie intégrante de la ville, en Suisse du moins, peu d'urbanistes encore se montrent intéressés par le domaine de l'espace public « circulé ». Des expériences émergent, qui bousculent – un peu – les processus et les outils. Elles montrent l'implication possible d'autres acteurs, qui sont les premiers concernés par la vie de l'espace public : habitants, commerçants, seniors, les enfants,... Ce sont souvent des aménagements éphémères, provisoires, ce qui ramène l'imagination dans la rue, d'où l'importance du rôle des associations.

Densification versus qualité d'espace

La « densification vers l'intérieur » est aujourd'hui le mot d'ordre. Elle reste bien souvent perçue très négativement par les habitants, d'autant plus quand elle signifie la disparition d'espaces verts. Pourtant densification et présence d'espaces verts – non seulement sur les toits mais au sol, à l'usage de tous – ne doivent pas être incompatibles. La rue a un rôle essentiel à y jouer, par l'intégration de la nature dans les aménagements, petits ou grands.

Ne pas oublier les périphéries

L'enjeu actuel est celui des périphéries (communes suburbaines de couronne de villes, communes périurbaines « au vert »), premières couronnes de ville en devenir, périurbain dépourvu d'équipements et services, dominé par l'usage de la voiture. Les élus militants manquent d'outils en la matière.

Les enjeux concernent la mobilité, les réseaux piétons et vélos, l'apaisement de la circulation, la qualité des espaces publics, l'accessibilité pour tous et notamment les seniors et les enfants.

Comment transposer l'expérience des villes, comment les adapter à des contextes différents, « à partir de ce qui existe et en écoutant ceux qui y habitent ». Là aussi, il reste beaucoup à imaginer... Le changement de représentation est possible.

5- Alain ROUILLER, vice-président Rue de l'Avenir Suisse

Le réseau RUES

Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre, le réseau RUES a été fondé en 2005. Il favorise les échanges entre militants, techniciens et élus francophones et organise des visites dans des villes pionnières.

Il comprend en 2018 :

- *Belgique* :
 - Institut VIAS
 - Bruxelles mobilité (Région Bruxelles Capitale)
 - DEMETER, Uni de Liège,
 - CRR Centre de recherches routières
- *France* :
 - CEREMA (Territoire et ville)
 - Rue de l'Avenir France
- *Luxembourg* :
 - Sécurité routière, Luxembourg
- *Québec* :
 - Ministère des transports et de la mobilité durable
 - Fondation Rues Principales
 - Vélo Québec
- *Suisse* :
 - Rue de l'Avenir Suisse
 - Un correspondant en Italie*

[PDF reprenant l'ensemble des présentations](#)



ATELIER 1

Des déplacements sûrs et agréables pour les modes actifs dans 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 et d'intégrer les innovations qui améliorent les services rendus, 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. Les approches en termes de bassin de vie, d'organisation polycentrique, d'intermodalité et d'aménagements seront au centre de la réflexion de façon à favoriser la marchabilité et la cyclabilité.

Animation Dominique DURIEZ, Hervé JUDEAUX

Présentations de cas concrets : solutions, méthodes, de démarches, de projets destinés à accompagner les changements dans les manières de se déplacer, d'accompagner les mutations à venir, et le maintien de la qualité de l'espace public.

- **Suite de la démarche d'appel à participation des habitants et des conseils participatifs sur les Mobilités actives à Buxerolles (Communauté d'agglomération Grand Poitiers)**
 - o Intervenante : Madame Maryvonne LACOURCELLE, élue déléguée aux mobilités douces de la Ville de Buxerolles
 - o
- **« Les territoires de la marche en Île-de-France », une cartographie de la marchabilité**
 - o Intervention Sophie Laurent – Architecte Urbaniste – Institut d'Aménagement et d'Urbanisme IAU IDF Département Mobilités Transports
- **« Cartoviz coupures urbaines », une cartographie interactive des points durs cyclables**
 - o Intervention Dominique Riou – Ingénieur transport Mobilités – Institut d'Aménagement et d'Urbanisme IAU IDF
- **« Démarche d'Enlarge your Paris » qui permet au "marcheur" de porter un autre regard sur la banlieue et le Grand Paris**
 - o Vianney Delourme expliquera le cadre de ses interventions auprès de la SGP, et sa démarche sur la mise en valeur de l'urbanité des territoires qu'il explore
- **Engagement municipal sur le partage et l'agrément de l'espace public à Cachan**, stratégies développées depuis plusieurs années et enjeux de la reconfiguration de la RD 920 dans ce contexte
 - o Intervenant : Samuel BESNARD – Maire-adjoint au développement durable, cadre de vie, aménagement paysager, mobilités et domanialité publique, Ville de Cachan

Porter dans la concertation, une ambition urbaine affirmée à la fois pour les habitants et les usagers de cette voie structurante ;

Intégrer les mutations urbaines des fronts bâtis sur son linéaire, les grands chantiers de la SGP, ainsi que la restructuration annoncée par IDF mobilités, sur son réseau bus).

SYNTHESE DES DISCUSSIONS DE L'ATELIER 1

Dans un contexte de développement durable maîtrisant les consommations énergétiques, avec un objectif de sécurité le développement des mobilités actives à toutes les échelles des territoires, les décisions nécessitent la mise en œuvre de démarche faisant appel à un diagnostic partagé avec les populations.

- Développement d'une connaissance partagée :

Les démarches actuelles portées par les collectivités s'appuient sur le partage de la connaissance avec les habitants pour mieux comprendre les enjeux, proposer les solutions les plus adaptées aux territoires de caractéristiques très différentes et les dimensionner.

Parmi les exemples présentés dans le cadre de l'atelier, la ville de Buxerolles (proche de Poitiers) a organisé la participation des habitants (y compris au sein de la commission développement durable) pour identifier les difficultés rencontrées dans les cheminements habituels, la mobilisation d'acteurs de terrains représentés par les ambassadeurs de la mobilité accompagne la démarche.

Cette démarche de recherche de connaissance est appliquée par toutes les acteurs du développement des mobilités actives dans toutes les situations et à toutes les échelles des territoires. Elle se traduit soit par des statistiques, soit par diverses formes de représentations cartographiques.

Lorsque l'on parle de déplacement, sont précisés le motif à la destination le mode de déplacement. L'outil « Cartoviz », mis en œuvre par MDB (Mieux se déplacer à Bicyclette) dans le sud du département de l'Essonne, dans une zone peu dense, identifie les coupures urbaines perçues par les cyclistes, à l'aide d'un formulaire très simple, permettant d'établir progressivement une carte interactive des points durs.

Cette expertise d'usage, portée par un bénévolat associatif, permet d'enrichir cette cartographie qui constitue ensuite pour les collectivités, les opérateurs de mobilité... une base de réflexion pour identifier les solutions à apporter en matière d'aménagement, d'intervention sur l'espace... Cette méthode utilisée par les cyclistes pourrait-elle être adaptée aux mobilités piétonnes en zone peu dense avec une voirie actuelle privilégiant l'usage de la voiture ?

- En Suisse, les cantons sont tenus en application de la loi nationale d'identifier les cheminements piétons et cyclistes et de travailler sur l'amélioration des continuités piétonnes et cyclables.

Toutes les opérations doivent faire l'objet de bilans afin d'objectiver les résultats. Cette démarche qui doit faire partie de la constitution d'une base d'expérience partagée, crédibilise les opérations à venir.

A Buxerolles la généralisation du 30 km/h sauf sur les voies principales réalisée à faible coût (22.000 euros) sans aménagement particulier si ce n'est la signalisation a entraîné un développement des mobilités cyclables et une diminution de l'accidentologie. Si ces résultats étaient quantifiés, le bénéfice de ces mesures rendrait encore plus visible la politique de la municipalité dont la conviction de la nécessité de pacifier l'espace public est soutenue dans les faits par l'installation de radars pédagogiques et d'une présence de la police municipale.

Parallèlement à ces diagnostics quantifiés, les participants ont largement insisté sur l'indispensable approche qualitative de l'espace, associant perception sensible à la flânerie, propice au développement de la marche en en percevant toute la richesse.

- **Cartographeur, découvrir ensemble et comprendre l'enjeu des territoires**

La cartographie du potentiel de marchabilité du territoire d'Ile de France réalisée à partir de l'analyse des déplacements et de la typologie des marcheurs va permettre d'évaluer le potentiel d'augmentation de leur nombre à partir des reports possibles depuis l'automobile, sachant que 3,4 millions de déplacements de moins d'un km se font en voiture, et les transports collectifs si déplacement de moins d'un km en TC ... Cette approche pourra être croisée avec les caractéristiques des territoires.

- Quelques données essentielles sur la mobilité piétonne en Ile de France : La marche représente 39% des déplacements ; 21% sont des marcheurs exclusifs, les autres marchent pour accéder à d'autres modes de transport.
- Plus de deux kilomètres par jour sont parcourus par un francilien sur quatre.

Ces cartes de la marchabilité peuvent être consultées sur le site de l'IAU. Les résultats de cette étude donnent des réponses aux questions suivantes : L'Ile de France est -elle un territoire globalement favorable à la marche ? Quels sont les secteurs les plus adaptés au développement de cette mobilité. Cette cartographie peut-elle orienter les aménagements à venir afin de compléter le maillage par la correction des points noirs pour les piétons et les cyclistes ?

L'intérêt de cette approche de terrain est d'identifier également les coupures urbaines. Dans certaines situations les itinéraires se modifient en fonction des heures de la journée, le Parc de la Courneuve fermé la nuit en est un exemple. Ainsi, cet outil de base peut être enrichi par la prise en compte des temporalités jour/nuit, et par l'interaction avec les questions de santé physique, mais aussi de qualité de l'air. Les motifs de déplacement pourraient également apporter des réponses intéressantes et objectiver les questions de la temporalité des déplacements.

L'analyse du réseau des parcours des piétons et cyclistes en banlieue, présentant de nombreuses coupures et ruptures, fait apparaître la nécessité de renforcer ce maillage (existant à Paris) A côté de cette approche cartographique et statistique portée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, Ile de France, Enlarge Your Paris a intégré la question de la marche dans les sujets d'intérêt d'un journal local d'une banlieue parisienne.

La démarche née de la volonté de ses initiateurs de la développer à partir du terrain permet de faire prendre conscience de l'échelle du territoire de vie des habitants dans toutes ses composantes sensibles et paysagères et fait apparaître ses diversités... Plus factuellement, elle met en évidence les coupures, les barrières faites notamment par les infrastructures menant à Paris à l'origine d'immenses détours et l'absence de porosité entre les territoires, source de morcellement, d'isolement et de mise à l'écart.

En agissant par le biais d'une découverte physique partagée qui révèle les sens et développe les multiples paysages, physiques, sonores, visuels... Le territoire dans lequel on s'inscrit est celui que l'on se fixe en fonction de ses repères.

Par exemple, le bruit des avions peut constituer un repère d'identité et d'appartenance pour certain à la région Ile de France. Selon Guillaume Faburel (Maître de conférences, Laboratoire CRETEIL, Institut d'Urbanisme de Paris-Université de Paris XII) : le bruit des avions est facteur de révélation et de construction de territoires

- Note (Guillaume Faburel) : A partir des travaux de D. Aubrée du CSTB (1992) ou de A. Moch du laboratoire LOUEST de l'Université de Paris X (1995). Des travaux de

psychologie sociale ont déjà montré le rôle de représentations dans les vécus sonores, notamment du bruit induit par les circulations routières ou ferroviaires...

- En outre, des programmes entiers de recherche se sont intéressés aux effets du vécu des ambiances sonores sur les pratiques locales (Cf. J.-F. Augoyard, ou P. Amphoux...)
- Enfin, quelques travaux ont dans un passé récent dessiné les contours d'une problématique plus géographique sur la question des nuisances sonores liées aux transports terrestres. C'est le cas notamment de B. Charlier du SET. Mais, à notre connaissance, aucune recherche n'a abordé le vécu du bruit des avions selon cet angle d'analyse...

La Démarche d'Enlarge Your Paris vise à renforcer cette notion d'appartenance à une entité, un lieu de vie, d'existence qui n'est pas Paris et dont la banlieue en dépendrait, mais un territoire unique déjà marché par plus de 3000 habitants depuis deux ans. Montrer son relief en reliant ses points hauts, partager son paysage à l'instar de Guy-Pierre Chomette « Le piéton du Grand Paris » qui a suivi en 2013 le tracé du futur métro du Grand Paris Express...

Les aventures sont multiples et croisent les appréhensions diverses des territoires telles qu'en matière de climat le Toxic tour détox 93, un collectif d'habitant(e)s de Seine-Saint-Denis qui a organisé « une balade urbaine pour interroger le développement continu du transport aérien (au Bourget, à Roissy et à Orly et dans les 25 autres aéroports de la région Île de France) dans une métropole qui se densifie ».

Confronter les problématiques et les partager c'est le rôle d'associations multiples, telle OSE, Organe de Sauvetage Ecologique, mais aussi des institutions, la SGP (Société du Grand Paris) qui fait découvrir ses 300 chantiers, le CAUE 94 qui organise tous les samedis des visites thématiques traitant par exemple d'enjeux environnementaux et urbains de ce grand paysage...

Toutes ces visites pédestres qui sillonnent le paysage du Grand Paris nous permettent de constater que le piéton n'est pas souvent à sa place dans ces entrelacs d'aménagements routiers qui traversant le territoire conduisent à Paris en ignorant ses abords.

En restant positif, marcher ensemble créer un début d'identité, l'idée d'un paysage partagé. Il faut soutenir les initiatives dans tous les domaines, créer progressivement des sentiers, aboutir à un maillage, créer une trame verte à l'échelle du Grand Paris à laquelle toutes les collectivités doivent contribuer et enfin s'appuyer sur l'opportunité offerte par les nouvelles gares du Grand Paris Express pour créer une nouvelle organisation polycentrique capable de favoriser la marchabilité et la cyclabilité.

Ces modalités sont reprises par les orientations de Roland Castro sur le Grand Paris en Devenir, ce début d'identité à conforter : « C'est la qualité des espaces publics, la fierté de chacun pour l'endroit où il habite, du quartier, de son village, de sa proximité immédiate et de la mobilité aisée de son appartenance à la métropole [...] c'est le rapport à l'autre, la rue qui mélange les genres en continuité, les rez-de-chaussée"...

Ces perspectives à 15 ans renforcées par la création d'une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) à l'intérieur de l'A86 à plus court terme seront-elles suffisantes pour améliorer la qualité de vie de ce territoire... ?

- **Créer la dynamique des projets de mobilité avec la contribution des habitants**

Désormais les collectivités s'appuient sur les diagnostics partagés pour transformer l'espace public, le pacifier avec les objectifs de sécurité des piétons, des cyclistes, en travaillant

également sur les continuités des parcours intégrant les questions de l'orientation par la mise en œuvre de dispositifs adaptés (Signalisation, continuité physique dans l'espace...).

A Buxerolles, le nécessaire retour d'expérience partagé de la ville à 30 et le contrôle de la vitesse contribuent à la compréhension des objectifs par les partenaires, lève les craintes, confirme le bien-fondé des décisions et participe aux améliorations continues des interventions sur l'espace.

La démarche engagée depuis plusieurs années par la Ville de Cachan vise à soutenir la marche utilisatrice et la marche plaisir, les deux n'étant pas incompatibles, le plaisir de la marche en ville est un moteur à son développement. Dans l'esprit du partage des communs au bénéfice de tous, la qualité des espaces publics est l'axe qui guide la municipalité dans le développement des promenades inter quartiers pour désenclaver et renforcer la porosité des quartiers notamment sociaux...

La démarche guidée par cette ambition se développe par touches successives en liaison étroite avec les habitants très impliqués dans le devenir de leur environnement de proximité. Tous les 18 mois en moyennes sont inaugurés des aménagements, des zones 30... L'implication des habitants renforce leur adhésion aux projets qu'ils ont contribués à définir.

Organisé en ateliers, les habitants (commerçants, habitants tirés au sort, partenaires institutionnels...) et comités de quartier effectuent les diagnostics, évaluent les attentes et soutenus par une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage travaillent sur les propositions qui seront présentées ensuite aux habitants. Plusieurs projets sont en perspective : le chemin des vignes du centre-ville au coteau, la promenade de l'aqueduc, où plutôt des aqueducs... Une fois que seront traités les problèmes de sécurité pour celui qui traverse la Vallée...

Cette manière de façonner la ville, renforce l'appartenance, crée une communauté autour du territoire et permettra de saisir positivement l'opportunité liée à l'arrivée de la futur gare Arcueil Cachan du Grand Paris Express pour renforcer le maillage cyclable et piétonnier au sein des quartiers.

Il était naturel que la concertation engagée autour de l'Aménagement de la RD 920 s'appuie sur cette même dynamique. Cette ancienne nationale, route séculaire empierrée depuis l'antiquité, voie commerciale entre Paris et Orléans, entre la Seine et la Loire, voie stratégique depuis François 1er est devenue un boyau routier, une véritable autoroute urbaine présentant de nombreux problèmes de sécurité, notamment aux carrefours...

Faire de cet ouvrage un espace public partagé dans un contexte où la maîtrise d'ouvrage du projet est portée par le département 92, compte tenu de la répartition des budgets (Coût du projet 63 millions d'euros, 2/3 à la charge de ce département et 1/3 à la charge du département 94), nécessite une plus grande implication pour aboutir à un projet urbain préservant les transports en commun, sécurisant les carrefours, créant de nouvelles traversées, aménageant des pistes cyclables unidirectionnelles dédiés à cet usage, avec la volonté d'élargir les trottoirs tout en tenant compte des terrasses, devantures...

C'est seulement avec le concours des habitants que sera affinée la compréhension de cet espace, son adaptation aux paysages qu'il traverse et qu'il contribuera à enrichir, devenant aussi un espace de séjour avec des assises, les bancs étant toujours difficiles à implanter en péri-urbains... Des toilettes...

L'appropriation par les habitants et les comités de quartier permet également de légitimer ces actions contre lesquelles une partie de la population, notamment celle qui utilise leur voiture ne manque pas de protester en particulier à l'occasion des transformations supprimant le stationnement.

Après aménagement, il est intéressant de constater que la qualité de l'espace public est perçue comme une amélioration du bien-être et de la sécurité dans les quartiers, et que personne ne souhaite revenir en arrière.

De cette voie à l'échelle du Grand Paris, aux voies de quartiers, l'approche du piéton met en évidence les problématiques des petits aménagements destinés à faciliter sa mobilité et la rendre plus fluide autant qu'agréables : suppression des feux de signalisation qui souvent provoquent l'accélération des véhicules voulant passer au vert par de petites interventions, mini giratoires, rétrécissement de chaussées à l'entrée des carrefours... La réalisation des zones « 30 », l'apaisement renforcé par l'organisation en chicanes du stationnement, la diminution des possibilités de stationner rendent les quartiers pavillonnaires plus agréables et diminuent corrélativement l'usage de la voiture.

La vision de ces espaces et l'expertise d'usage portée par les habitants crée la connaissance, base de la définition des programmes d'aménagement. En s'engageant physiquement partout où l'on marche, on se sent familier des lieux et les petits aménagements qui en découlent sont liés à notre pratique. Il s'agit de changer de paradigme, construire la ville à partir de l'usager piéton « le plus faible » qui est en même temps à l'origine de toutes les mobilités.

S'appuyer sur la mobilisation des cinq sens que révèlent la marche et le vélo pour construire cette ville accueillante et durable, par la vision à 360 degrés, l'écoute, la perception olfactive, la sensibilité au froid, au chaud... il s'agit dans la transformation urbaine de valoriser cette expérience qui est la spécificité des modes actifs...



[Présentation Maryvonne LACOURCELLE, Buxerolles](#)

[Présentation Sophie LAURENT, urbaniste IAU](#)

[Présentation Samuel BERNARD, maire adjoint Cachan](#)

[Présentation Vianney DELOURME, journaliste EYP](#)

ATELIER 2

Attrait de la nature en périurbain / besoin de nature en ville : quelles politiques foncières ?

Pour un certain nombre d'habitants, le départ vers la périphérie signifie un rapprochement avec la nature. Pendant de longues années, en effet, la présence végétale en ville était limitée à des arbres d'alignement dans les rues, des squares et des parcs. Le besoin de nature en ville répond aujourd'hui à des usages beaucoup plus diversifiés qui vont des espaces d'agrément, à des jardins partagés, des problématiques de retour d'une pratique agricole en ville, ou une implication des habitants dans la gestion de certains espaces verts urbains. Le changement climatique donne un caractère d'urgence au retour de la nature en ville de façon à créer un abaissement de la température. Mais la pression foncière est souvent telle qu'il semble nécessaire d'anticiper sur la préservation voire l'augmentation d'espaces libres dans les territoires urbanisés.

Animation Bernard LANDAU, Christian COLLIN

Intervenants :

Annelise COMPARET, paysagiste, Grenoble-Alpes-Métropole

La « Métro » a élaboré un « Guide des Espaces Publics » et conçu une méthode de choix, de suivi et d'évaluation des projets des 49 communes de l'agglomération. L'utilisation et la mise en valeur du végétal est un point central de la politique menée par la collectivité, qui a la charge des aménagements à réaliser, pour dynamiser les centres des villages, bourgs et villes à travers la démarche « Cœurs de ville- Cœur de métropole ».

Le guide des espaces publics s'appuie sur 5 principes :

- Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun
- Conforter les pôles de vie
- Garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement
- Cultiver la diversité des territoires
- Faire mieux avec moins

Yann FRADIN, association Espaces

Espaces est une association d'insertion par les métiers de l'environnement : elle propose des emplois d'insertion à des personnes en difficulté et applique une gestion différenciée des espaces naturels urbains dans l'Ouest parisien.

Installée à Chaville, dans les Hauts-de-Seine, l'association est née en 1994 du projet d'habitantes et habitants du Val de Seine de créer une association qui allie écologie et social. Son premier chantier d'insertion avait pour mission l'entretien des berges de Seine d'Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres, afin de réhabiliter les bords de Seine, transformés en friches industrielles délaissées et de redonner un emploi aux anciens ouvriers et aux sans-abris vivant sur les berges. Depuis ce premier chantier, de nombreux autres ont vu le jour, pour l'aménagement et l'entretien écologiques de sites urbains très variés (talus, bois, jardins, parcs...) et l'association poursuit sans relâche sa mission d'accompagnement de personnes en difficulté dans leur retour à l'emploi.

Quelques éléments du débat

Le nouveau statut de Métropole de l'agglomération grenobloise, qui lui donne la compétence sur les espaces publics, a permis d'élaborer et d'appliquer le « Guide des Espaces Publics », méthode de gestion des projets.

La thématique de la nature en ville rejoint celle de l'atelier 4 (« Redynamiser les cœurs de bourgs et de petites villes ») car le végétal est un point d'appui important : 50% des mots et des photos que 40 des 49 communes de la métropole nous ont adressé pour décrire leur identité avait trait à la nature, au vert, au paysage. « Nous sommes donc légitimes pour contraindre, par la grille du guide, à fabriquer de la 'nature en ville', puissant outil de revitalisation des centres de petites villes ».

Le service « Qualité des espaces publics » de la métropole grenobloise travaille sur plusieurs pistes : stratégies de plantation (systématique, opportuniste, pragmatique...), chaque projet a un besoin de nature spécifique (comment le déterminer et le sanctuariser face aux contraintes techniques et manque d'espace ?), construire un projet autour du patrimoine existant ou pour un patrimoine futur. L'arbre de 50 ans est un patrimoine en ce sens qu'il devient rare en ville. L'arbre/mobilier urbain a une durée de vie trop courte.

L'association Espaces utilise la réhabilitation des espaces libres ou plantés, non seulement à des fins de revalorisation de l'espace public, mais aussi dans le but de contribuer à la reconstruction des personnes en difficulté par l'acquisition de nouvelles compétences. Depuis 2000, l'association Espaces a mis l'accent sur la relation entre la ville et l'environnement en développant une forte compétence en matière de génie écologique. Elle anime ainsi plus de 25 jardins partagés ou solidaires, tous gérés avec le principe « zéro phyto », et dont deux sont implantés sur des toits. En 2016, elle s'est engagée dans des projets d'agriculture urbaine.

L'introduction a recadré les problématiques de la nature en ville dans une perspective écologique plus large et abordé la perte des terres arables, de la biodiversité et les problèmes de santé liés à la pollution et à la sédentarité.

L'exemple des projets éphémères, comme celui des « Grand Voisins » (Paris 14^e), l'action de l'association de réinsertion Aurore qui participe à la gestion de ces projets sont évoqués. A partir de ces exemples, les questions de l'urbanisme tactique, de l'équilibre entre société civile et acteurs institutionnels et de l'implication citoyenne pour l'appropriation de l'espace sont posées.

La discussion s'engage sur la question du bénévolat : la participation associative bénévole, à des initiatives consistant à réintroduire la nature en ville et dans les périphéries urbaines, est-elle un frein aux pratiques de réinsertion par l'écologie urbaine ? Le travail bénévole, y compris lorsqu'il fait appel à l'investissement citoyen dans les grandes villes, est-il une forme de concurrence de fait qui masque le désinvestissement des collectivités dans le travail d'entretien des espaces publics et de leur végétalisation, Il convient de bien distinguer les différentes formes de bénévolat et les sites où ceux-ci s'exercent

Les limites du bénévolat sont évoquées : la pérennité des actions dans le temps est incertaine en raison de la disponibilité des bénévoles qui varie en fonction de leurs histoires de vie. Il est donc nécessaire de rechercher un équilibre.

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/CVCMStGrenoble.pdf>
Site de l'association Espaces (Yann FRADIN)

ATELIER 3

Nouvelles mobilités, nouvelles technologies et nouvelles pratiques citoyennes

Les nouvelles technologies ouvrent chaque jour de nouvelles possibilités pour étudier, faciliter, fluidifier les déplacements. Mais comme tout progrès, elles portent en leur sein même le revers négatif : leurs travers, leurs désagréments, leur nocivité. C'est à l'image des grandes sociétés qui offrent toujours plus de services mais qui, en concentrant les moyens et les compétences, tuent peu à peu les alternatives tout en renforçant une collecte des données toujours plus massive, renforçant ainsi leur pouvoir. Pourtant au-delà de ce constat inquiétant, des initiatives simples et/ou émancipatrices émergent, portées par des citoyens : transport de personnes âgées en pousse-pousse, jardins partagés sur l'espace public, échange de biens et de services, cartographie participative, circuits courts... L'humain n'a pas dit son dernier mot.

Animation Romain LALANDE, Jean-Paul CAMBERLIN, François PROCHASSON

SYNTHESE : Co- produire, comprendre, se comprendre, décider... les données pour bien vivre la ville !

Après avoir vu à travers l'exposé de Jean-Paul sur la question des véhicules autonomes les risques de surveillances et d'atteinte aux libertés individuelles que font courir certaines pratiques portées par des entreprises ou promues par des collectivités, je vous propose maintenant d'explorer des pistes d'usages plus vertueux des données citoyennes.

Il s'agit aussi plus globalement de montrer que les données réellement utiles répondent à des usages réels et potentiellement immédiats. C'est l'esprit du RGPD que de se poser comme première question "cette donnée nous est-elle utile ?". Si elle ne l'est pas, c'est qu'elle ne répond pas à un usage et donc que sa conservation fait courir un risque inutile (pour les bigdata en tous cas). Il est à exclure de ce principe toutes données encadrées d'une manière spécifique (données de santé,...). On nous dit qu'on s'assoie actuellement sur une mine d'or avec le big data : on accumule des données qu'on ne sait pas encore valoriser pour des usages futurs que l'on nous dit merveilleux. Mais le jour où nous serons capables de faire parler ces données, ne serait-ce pas là qu'il faudra s'inquiéter ? Qui aura les moyens de faire parler ces données : les citoyens ou quelques géants privés qui les placeront au service de leurs intérêts ?

A travers trois exemples, nous essaierons de comprendre en quoi une appropriation collective des données par les citoyens, les collectivités et les entreprises peuvent être à la fois :

- Un formidable outil de contre-pouvoir et de mise en débat de sujets sensibles
- Un bon vecteur d'émancipation à même de redonner du pouvoir d'agir et de restaurer les capacités délibératives des gens
- Une opportunité d'aller vers des productions plus sobres de données
- Un moyen d'objectiver les sujets de débat pour limiter les biais cognitifs

Globalement nous nous demanderons comment les données vont elle nous permettre d'expérimenter le bien vivre tout de suite. Pour recréer du débat, de l'interaction, de l'échange entre des point de vus ou des personnes différents. Comment les données peuvent nous aider à objectiver les points de vu, à nous réapproprier nos territoire, à mettre en visibilité ceux que l'on ne voit pas, pour fabriquer ensemble une ville inclusive et d'accompagner les transitions nécessaire de manière non-violente, si tenté que ce soit encore possible.

1- Les données en réponse aux questions que l'on se pose

L'exemple d'Altercarto

Altercarto est une mutuelle de données qui vise la mutualisation des données disponibles sur les territoires afin que ces données puissent être ré-utilisées ensuite, que ce soit localement par les acteurs qui en ont eu besoin ou bien par d'autres, sur d'autres territoires. Altercarto utilise un outil cartographique qu'elle a développé (Suite Cairo) qui rend accessible l'usage des données et permet à chacun de les interpréter et de leur donner du sens.

Altercarto accompagne des collectifs (citoyens, professionnels, entreprises, décideurs, . . .) à s'outiller pour animer des débats et des discussions sur des sujets variés. A partir d'une question définie collectivement ils animent des démarches d'enquête permettent de rassembler une diversité d'acteurs autour d'un intérêt commun en s'appuyant sur les expertises de chacun.

Le support d'enquête prend alors la forme d'une carte qui permet simplement et en quelques clics de visualiser et de comparer les données à des échelles micro-territoriales (niveau IRIS).

Que ce soit en Tunisie, à Lyon ou ailleurs, Altercarto va donc, en fonction des questions que se posent les groupes, accompagner les gens à choisir des indicateurs qui les aideraient à s faire des avis plus objectivés sur le sujet. Ils vont alors, selon les cas :

- Acheter des données statistiques existantes payantes pour en mutualiser l'usage
- Inviter les collectif à co-produire les données si elles n'existent pas (des centres sociaux qui vont relever des informations d'origine géographique de fréquentation par exemple)
- Structurer ces données sous formes d'indicateurs qui permettent de les rendre plus "parlantes" et partager ensuite ces indicateurs pour tous usages.

Un des points saillants de la démarche d'Altercarto, c'est qu'elle part d'abord de l'enquête, des questions que se pose le territoire, avant même la question de la donnée. La donnée n'est donc ici que support de réponse aux questions qu'on se pose. La mutuelle n'ayant que peu de moyens, elle a ainsi développé des habitudes sobres de production / de structuration des données : elle n'acquiert et ne met en forme que les données qui répondent à des usages réels de terrains et les mettent ensuite à disposition de tous.

Pour aller plus loin :

- Exemple visuel d'une carte de données statistiques avec Suitecairo, le logiciel d'Altercarto - [par ici](#)
- La méthodo d'enquête collaborative [A découvrir par ici](#)
- Découverte de la démarche en Touraine - [Via cet article](#)
- Exemple de la rose des vents [Pour visualiser les données mises à disposition de tous](#)

2- Co -produire les données qui nous sont utiles

Des exemples autour d'OSM

Openstreetmap, ou "OSM" pour faire plus court, est un projet mondial de cartographie libre et participative.

Openstreetmap, c'est le Wikipédia de la cartographie : c'est un projet communautaire libre qui permet aux utilisateurs volontaires de s'improviser cartographe et d'ajouter sur cette base de donnée ouverte (Open Data) toute information liée aux données géographiques en utilisant l'imagerie aérienne et les connaissances acquises sur le terrain en temps réel. En somme, chaque utilisateur a la possibilité de donner plus de détails sur tout type de lieux (routes, sentiers, rues, commerces, boutiques etc...) et de mettre à jour ce dernier en vérifiant l'exactitude des informations via divers récepteurs GPS et cartes classiques du terrain.

[OpenStreetMap](#), rassemblant à la fois des professionnels du SIG (Système d'Information Géographique), ingénieurs expérimentés, passionnés de la cartographie ou tout simplement bénévoles humanitaires, permet alors aux utilisateurs d'obtenir des connaissances locales précises parfois pour aider les victimes de certaines catastrophes dans des zones dévastées par exemple.

En 2014 et 2015, le collectif Cycliste 37 a organisé 8 cartoparties destinées à relever les parkings vélo. A l'époque, les cyclistes ne disposaient d'aucune carte à jour du nombre de parking ce qui posait deux problèmes :

- Impossibilité de faire la part des choses entre les ressentis des cyclistes en terme de nombre de places vélo et la réalité du terrain
 - Impossibilité de disposer des emplacements de parking pour mieux se déplacer à vélo en ville
- A l'occasion de 8 événements citoyens, participatifs et conviviaux, des groupes de cyclistes ont arpentés le territoire afin de relever l'intégralité des parking vélo de l'agglomération Tourangelle. Cette action a produit trois choses :
- Une cartographie des parkings directement utilisable par les citoyens
 - Une évolutions des pratiques du technicien de la collectivité chargé de la question, qui met aujourd'hui à jour au fur et à mesure la carte, ce qui aurait été impossible sans avoir une carte de base à jour et des citoyens qui lui montre que c'est possible
 - Une carte à jour utilisée par les entreprises. Par exemple Géovélo, entreprise qui produit un service de calcul d'itinéraires cyclables, s'est appuyé sur la couche de données produites par les citoyens. En contrepartie, Géovélo contribue à maintenir la carte à jour car elle en a l'utilité et va même jusqu'à fournir du matérielle (caméra 360) pour accompagner la production citoyenne d'une streetview libre du territoire via l'application Mapillary

Aujourd'hui, des suites sont données autour de cartes collaboratives des temps de trajets à vélo, pour faire évoluer les usages en rendant accessible l'information. Il y a aussi eu un exemple de projet de calcul des distances de dépassement à vélo, pour repérer les axes potentiellement dangereux.

D'autres sujets sont aussi l'objet d'appropriations diversifiées d'openstreetmap: l'accessibilité aux PMR, le calcul d'itinéraires cyclables, la mise à jour de cartes utilisables par les habitants dans des zones qui n'intéressent pas Google,... Les entreprises peuvent même y intégrer des couches de services facturés MAIS contribuent à améliorer la carte que les gens utilisent car leur outil de travail.

Pour aller plus loin / lien vers les exemples

- Carte des parking vélo à Tours - [c'est par là](#)
- Présentation de la démarche par Laurence - [accéder à la présentation](#)
- Article du collectif cycliste 37 - [devenir cyclo cartographe](#)
- Le projet vélo espace - [découvrir l'exemple Tourangeau](#)
- Exemple d'Openwheelwap - [Accéder au site](#)
- Exemple de la fabrique numérique de Gonesse - [un article par ici](#)

3- Rendre la production de données accessible

L'expérience d'Ambassad'Air

La question de la qualité de l'air est aujourd'hui plus que d'actualité. Or, le territoire national est très peu maillé en capteurs, et les lieux d'implantation des capteurs de qualité de l'air sont déjà en eux même des choix politiques. Depuis des années, des citoyens s'organisent pour fabriquer leurs propres capteurs et mutualiser les données produites.

Le partage des plans et de la procédure de montage rendent accessible la fabrication de ces capteurs à tous, notamment en s'appuyant sur des Fablabs (ateliers de fabrication partagés) localement. Peu onéreuse (une cinquantaine d'euros), les solutions techniques développées sont moins fiable que les capteurs "officiels", mais les résultats provenant d'un nombre plus important de sources de données permettent des moyennes acceptables.

Un des projets français les plus abouti est celui d'Ambassad'Air à Nantes qui permet notamment :

- De sensibiliser à la question de la qualité de l'air à travers des ateliers de fabrication dans les écoles ou ailleurs
- De produire des données utilisables par les citoyens pour entrer en débat localement sur ces questions
- De s'approprier les technologies liées à la production de données et pouvoir porter un regard plus intelligent sur le sujet



Lien + PPT [Jean-Paul CAMBERLIN, Rouen](#)
[Romain LALANDE, VECAM](#)

ATELIER 4

Revitaliser et requalifier les centres des petites villes, dynamiser le commerce de proximité

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'Etat. La construction d'hyper-marchés 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 mettre en place. 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 (enquêtes à Rouen et à Grenoble).

Animation Anne FAURE, Anne de BEAUMONT

Sylvie BANOUN, coordinatrice marche et vélo auprès de la ministre des transports, qui a aussi travaillé sur la politique des villes moyennes dans le cadre du CGEDD nous a rejoints pour dire quelques mots du programme « Cœur de ville ».



Nous avons pu, grâce aux diverses interventions, observer les stratégies mises en œuvre à des échelles différentes : grosse aggro, ville moyenne et son réseau de pôles secondaires, ville située en périphérie d'une ville plus importante, petites communes...et dans différentes régions.

1- Le cas de Firminy

Anne De Beaumont, élue de Firminy et Caroline VUAILLAT, Alec 42 :

Le cas de Firminy, ville assez emblématique du problème de la périphérie urbaine et du travail, du milieu associatif pour améliorer la vie en ville, les commerces et développer la marche et le vélo.

Ville commerçante qui laisse la primauté à la voiture au détriment des autres solutions de mobilité. Le principe d'un réaménagement du centre-ville, comprenant la reconquête de la place centrale actuellement transformée en garage, est proposé comprend un projet de parking silo à proximité de la gare et des commerces. Les associations ont aussi étudié un schéma des circulations vélo, mode de déplacement bien à l'échelle de la ville et de sa périphérie.

La requalification de la rue de la Paix (piétonne) et l'organisation d'une « rue aux enfants, rue pour tous » ont été 2 événements bénéfiques pour amener le changement (véritable levier social). Toutefois, rien n'est encore gagné car les commerçants n'ont pas encore remis en cause le « no parking, no business ». Une deuxième campagne d'actions est nécessaire.

2- Le cas de Grenoble

Lionel FAURE, Grenoble Alpes Métropole : les actions concernant les centres secondaires de la métropole de Grenoble, le rôle de l'espace public.

La Métropole s'est engagée dans une gouvernance partagée pour une dynamique et une démarche globale à l'échelle de l'ensemble du territoire. Les 46 communes, sur 49, qui ont déjà adopté la limite de vitesse à 30, peuvent solliciter les services de l'agglomération pour mettre en place des aménagements destinés à soutenir la dynamique des centres secondaires. Les échanges entre communes et métropole se font sur la base d'une méthode rigoureuse appuyée sur la grille d'évaluation élaborée dans le cadre du Guide des Espaces Publics. Le budget métropolitain concernant l'aménagement de l'espace public est dirigé prioritairement vers les communes périphériques.

3- Le cas de Dunkerque

Juliette LEMPEREUR, Agence d'Urbanisme de Dunkerque : en contrepoint, présente la politique habituelle des villes moyennes, la stratégie de recentrage de l'agglomération de Dunkerque, le renforcement des commerces de la ville centre et des TC.

Dunkerque est une ville mal-aimée malgré son potentiel très important. Une politique de cœur de ville avec une démarche transversale globale et une réflexion ambitieuse sur la mobilité sont engagées. En raison de la structure très éclatée de l'agglomération et du faible nombre de pôles secondaires, le choix consiste à privilégier les commerces et services centraux : soutien au renforcement de l'offre commerciale de la ville centre et refonte complète du système de transport. Le réseau de transports collectifs est réorganisé de façon à desservir plus de communes et notamment celles qui ont moins de potentiel économique, la gratuité de ce transport est mise en place depuis septembre 2018.

4- Les villages su grand Ouest

Michel LHOUTELLIER, Rue de l'Avenir Grand Ouest : les « villages à vivre » ou comment le travail sur l'espace public peut changer la vie dans les bourgs.

« Villages à vivre » réinterroge sur la vitesse des voies, sur les accès aux centres-bourg, aux commerces et aux services : comment assurer toutes ces liaisons à pied et à vélo ? Les élus des différentes communes, interrogés dans le cadre des enquêtes menées par Rue de l'Avenir Grand Ouest, mettent tous en avant le rôle négatif de la vitesse des automobilistes en transit dans leurs communes. Différentes stratégies sont utilisées pour redonner calme et convivialité aux villages : limitation générale des vitesses, soutien au commerce, aménagement de l'espace public... Les actions visent particulièrement les seniors et les adolescents. Il s'agit de favoriser la sécurité des usagers en agissant sur les changements de comportement

5- Les questions du débat de l'atelier 4

D'une façon générale, les exemples qui viennent de villes d'échelle différente et dans diverses régions font apparaître que l'amélioration est recherchée à travers plusieurs mécanismes et que c'est grâce à une approche transversale que les résultats sont attendus.

1. La question de l'évaluation de la dynamique commerciale est difficile à observer et quantifier.

Le public des commerçants est souvent frileux pour donner des éléments concrets et la démarche est souvent longue ce qui rend difficile l'observation des bénéfices.

Les aménagements de la Ville de Sion en Suisse ont été exemplaires dans ce sens : demandes des commerçants hors des zones retraitées de bénéficier des mêmes aménagements.

2. La question de l'implication de nombreux bénévoles dans les événements et les animations de rues, de quartiers pose le problème de sa pérennité.
3. La gratuité des transports en communs et ses effets sur les reports modaux ? A Dunkerque, il s'agit aussi d'une restructuration complète du schéma du réseau des bus.
4. L'exemple de Grenoble montre l'importance en termes à la fois d'attractivité et de confort de la nature en ville.

En ce qui concerne les relations ville/mobilité et le rôle que ce système peut jouer dans la dynamique des centres, la fréquentation des piétons et les cyclistes est celle qui produit le plus d'achats dans les commerces de proximité. Les enquêtes menées dans différents pays européens ont montré que le slogan « No parking, no business » ne se vérifie pas. D'autres enquêtes ont aussi mis en valeur, à Rouen et à Grenoble, que si les commerçants imputent la désaffection des rues piétonnes au manque de places de stationnement, les utilisateurs au contraire mettent en avant la pauvreté de l'espace public : mauvais sols, manque de bancs, faible présence de végétal, éclairage peu convivial, mauvais état d'entretien...

La qualité de l'espace public est donc un enjeu important en termes de dynamique urbaine. Elle favorise les achats « plaisir » (non programmés) et multiplie le nombre de visites dans les secteurs de commerce. Dans les pôles secondaires d'une agglomération, elle permet aussi de fixer les habitants et à redonner aux villages une vie urbaine. L'offre de transports collectifs est dans certains cas une alternative favorable au confortement du centre principal (Dunkerque), mais dans le cas de bourgs plus équipés, c'est une possibilité de choix en fonction du type de motif de déplacements, donc une diminution du nombre de trajets.

La fuite en périphérie des villes des commerces, des logements, des grands équipements et parfois même de certaines administrations, a vidé les centres de leurs fonctions urbaines et de leurs habitants. L'habitat central historique, généralement de petite surface, accueille des étudiants, des jeunes ménages et des séniors, qui ne sont pas les meilleurs clients des commerces. Un autre levier de la revitalisation des centres et de la réduction de la dépendance automobile est la présence de grands logements dans les secteurs historiques. La recomposition du bâti existant, la réutilisation des logements vides au-dessus des commerces (souvent privés d'accès par les commerçants propriétaires de l'ensemble de l'immeuble) constituent des outils qui contribuent au retour au centre.

[Présentation Juliette LEMPEREUR, AGUR, Dunkerque](#)

[Présentation Anne de BEAUMONT, élue de Firminy et Caroline VUAILLAT, ALEC 42](#)

[Présentation Michel LHOUTELLIER, RdA Grand Ouest](#)

[Présentation Lionel FAURE, Grenoble Métropole](#)

CONCLUSION

Sylvie BANOUN Coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo auprès de la Ministre chargée des transports,
Catherine PILON, Maire adjointe chargée des transports, déplacements, stationnement, circulation
Anne FAURE, présidente Rue de l'Avenir

Conclusion Anne FAURE

Nous sommes dans une période de bouleversements profonds. Principalement liées au changement climatique et aux nouvelles possibilités offertes par l'évolution des technologies. Les ruptures sont à la fois comportementales, sociales, et touchent à la recomposition des territoires.

La nouvelle donne doit être utilisée au bénéfice des personnes : les simplifications du quotidien sont basées sur une accélération des temps qui ne convient pas à tous les citoyens, notamment en raison du vieillissement de la population dont les conséquences ne sont pas toujours suffisamment appréhendées, mais aussi aux personnes en situation de handicap. Les améliorations attendues ne peuvent pas laisser sur le bord du chemin de larges catégories d'usagers.

De nombreuses questions se posent :

- Concernant les nouvelles mobilités,
- Leur impact sur la forme de la ville,
- Sur la ségrégation sociale et spatiale, déjà à l'œuvre depuis plusieurs décennies,
- Sur les nouvelles coopérations européennes.

Nous avons bénéficié, durant les 30 dernières années, de la créativité, du courage politique et du désir de partage de nos amis venus de nombreux pays européens. Ils ont aidé la France, qui était très en retard, à se hisser à un meilleur niveau en termes de qualité, de sécurité et de convivialité de la ville. Souhaitons que malgré le recul des démocraties, malgré la difficile prise de conscience des impératifs écologiques, malgré l'emballement des techniques, la rue reste un lieu de partage emblématique de la ville de demain.

