

**Les communs, intervention aux assises de l'association Rue de
l'Avenir
18 octobre 2018
Catherine Pilon, Maire adjointe aux transports, circulation et
stationnement à Montreuil (93)**

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'autres pas ou pas encore...