

NOUVEL URBANISME

ESPACE PUBLIC : EN TOUTE CONFIANCE

DOSSIER RÉALISÉ PAR MARJOLAINE KOCH

Changer la ville

Ça peut paraître une évidence, mais le partage de l'espace public n'a rien de naturel. Il faut au contraire faire des efforts pour qu'il laisse sa place à tout le monde. Et rompre avec les habitudes.

Place à la maîtrise d'usage

Opération majeure d'urbanisme, la reconquête des berges du Rhône à Lyon a donné lieu à une démarche innovante. La preuve que la place donnée à l'expertise d'usage des habitants conditionne souvent la réussite des projets.

Les enfants dans la ville

Avant tout lieu de passage, la ville est souvent hostile aux enfants. Mais les parcs et aires de jeux peuvent pourtant leur ouvrir vraiment les bras. En ajoutant un peu d'aventure.

À LA UNE

Avoir confiance en marchant dans la rue, en buvant un verre à la terrasse d'un café... Après les événements de 2015, la notion de confiance dans l'espace public a pris une résonance particulière. Pourtant, confiance et risque sont les deux faces d'une même médaille : gérer la confiance consiste à identifier le niveau de risque que l'on est prêt à prendre avec les autres. Une réflexion qui vaut pour l'usager, mais aussi pour le concepteur, le politique en charge de l'aménagement de l'espace public.

Quelle confiance est-il prêt à accorder à ceux qui utiliseront le lieu au quotidien ? Est-il disposé, en amont, à les écouter, à intégrer leurs réflexions, propositions ? Peut-il leur faire confiance lors du recueil de l'énoncé de leurs pratiques, ou y a-t-il distorsion ?

Enfin, accorde-t-il la même confiance à tous les usagers, selon leur âge, leur catégorie socioprofessionnelle, le lieu aménagé ? D'après Marie-Christine Couic, sociologue urbaniste, « on a plus confiance en les usagers en ville qu'en banlieue, et en centre-ville que sur les axes routiers. »

Produire des lieux adaptés aux usages

Pour la sociologue, en se montrant plus confiant, on a pourtant tout à gagner. « Par exemple d'un point de vue écologique : si l'on a une confiance a priori forte que les choses vont bien, on peut envisager de baisser un niveau d'éclairage la nuit, sauf dans certains lieux identifiés. On peut également gagner en qualité si l'on produit des lieux de pause vraiment reposants, où les personnes âgées pourront déambuler plus facilement, trouver un espace de repos et repartir.

S'il y a un maire qui l'a bien compris, c'est Miguel Anxo Fernandez Lores, édile d'une ville de 82 000 habitants en Galice, Espagne.

À Pontevedra, les changements ont été radicaux : partant du constat que la ville était impraticable et irrespirable, il a tout bonnement supprimé la voiture du centre. Aménageant de larges trottoirs pour les piétons des zones où la route disparaît totalement, le maire assure que ces modifications lui coûtent seulement 8 millions d'euros par an. Car il a choisi, en outre, de réduire la signalétique au



Le tramway de Grenoble.

minimum en ne sectorisant pas l'espace public. Dans cette ville par exemple, vous ne trouverez pas de piste cyclable : le maire part du principe qu'un cycliste, un piéton et un automobiliste – devenu minoritaire – sauront se côtoyer en bonne intelligence. Et les faits lui donnent raison, les accidents sont rarissimes.

Pour un partage naturel de l'espace public

Marie-Christine Couic, installée à Grenoble, a fait l'expérience inverse dans la capitale des Alpes, avec l'aménagement du cours Jean-Jaurès qui accueille désormais une ligne de tram. « Trottoirs, espaces de verdure, piste cyclable, route, voie de bus, voie de tram... En fonction des contre-allées et du stationnement, 12 à 15 voies se côtoient ! Au niveau des ambiances, l'aspect routier du cours a disparu et les trottoirs sont plus larges, mais on aurait pu franchir un cran dans la confiance en séparant moins les espaces, en faisant cohabiter les usagers. D'autant plus qu'avec cette succession d'usages par bande, il devient difficile de traverser la rue, des barrières

« À Pontevedra, pas de piste cyclable : on pense qu'un cycliste, un piéton et un automobiliste, sauront se côtoyer en bonne intelligence. »

doivent même être contournées à certains endroits ! »

Était-il par exemple nécessaire d'accorder une bande spécifique aux cyclistes ? La piste cyclable est un incontournable de la voirie moderne, mais ne pouvait-on imaginer un partage de l'espace avec les piétons, les poussettes, les trottinettes ? Un tel espace partagé a pourtant tendance à responsabiliser les groupes qui se côtoient, et donc à rendre les lieux plus sûrs. « D'autant plus, estime la sociologue, que les cyclistes grenoblois devenant le groupe dominant, un déséquilibre est en train de se créer avec les piétons. Ils deviennent agressifs, parfois même vengeurs. On assiste à une montée de « fous du guidon » comme il y a les fous du volant ! »

Si le fait de scinder les usages est parfois inévitable pour protéger certaines populations, le faire à l'excès revient à oublier qu'une régulation naturelle peut s'installer. Sans cela, dans quelque temps, nous risquons de voir apparaître, comme la ville de Chongqing en Chine, des voies réservées aux accros du smartphone... ♦

CHANGEMENT D'ANGLE

PRENDRE EN COMPTE LA MAÎTRISE D'USAGE

À Lyon, l'importante opération d'urbanisme de reconquête des berges du Rhône a donné lieu à une démarche innovante. En misant sur l'expertise d'usage des habitants, on a fait avec eux, plutôt que pour eux. Résultat : là comme ailleurs, c'est la preuve qu'en misant sur la manière dont les habitants vivent la ville, on peut éviter bien des écueils.



Les berges du Rhône.

n'était pas un concours, nous disposions juste de quelques éléments, parmi lesquels le fait de supprimer les voitures, de rendre l'espace aux cyclistes et aux piétons et de penser au stationnement des péniches et bateaux ». Grâce à ce cahier des charges très ouvert, l'imagination a eu libre cours. « Nous sommes partis sur l'idée de créer un lien entre le nord et le sud et des liens transversaux.

Nos propositions étaient très légères, des ébauches, nous avons travaillé sur une idée générale qui était d'aménager une grande promenade piétonne généreuse, un port et un parcours pour les cycles qui serait un lieu partagé, pas une autoroute à vélo. Ménager des

Jacques Vialettes, président de la Société française des urbanistes

« Aucun document d'urbanisme ne définit la gestion des espaces publics »

Is sont rares, ceux qui parviennent à se remémorer les voies sur berge de Lyon encombrées de voitures ! « Et c'est toujours bon signe quand les gens ne se rappellent plus comment c'était avant », se réjouit Emmanuel Jalbert, paysagiste de l'agence In Situ, chargée de leur aménagement en 2007.

Clôtures interdites

Lorsque la ville de Lyon décide d'aménager les berges, son projet est très flou. À cette époque, les marchés de définition existent encore. « Ce



© JACQUES BÉDU, SFU

« Les politiques chargent toujours l'espace public de beaucoup d'intentions, et ensuite ils gèrent rarement cette intention d'une façon politique et collective. La gestion devient très rapidement technique et sectorielle. On va charger la gestion technique de l'espace public de la gestion de la sécurité, alors que c'est une question sociale ; on va charger la gestion technique de traiter des questions de confort, de relation à l'autre, de distance sociale sans avoir posé les enjeux. D'ailleurs, il n'existe aucun document d'urbanisme qui définisse la façon dont une ville souhaite gérer ses espaces publics. »

Succès : Apaiser les relations de voisinage

Dans le quartier de la Thibaude de Vaulx-en-Velin, en banlieue lyonnaise, Emmanuel Jalbert a mené un autre type de travail : tenter de réchauffer les relations entre les habitants d'une zone pavillonnaire, qui en étaient au stade de dresser des murs avec des tessons de bouteilles, et les habitants des tours voisines. L'agence a proposé d'aménager des jardins sur une zone tampon entre les deux. Réticents au départ, les élus ont eu la surprise de voir la demande exploser : tout le monde voulait son carré de terre pour jardiner ! Les jardins partagés, désormais gérés par une association d'habitants, ont changé l'atmosphère. Le voisinage est plus apaisé, des liens entre les deux quartiers se sont tissés et surtout, grâce à une présence adulte des deux sexes en bas des tours, la rue, occupée jusque-là par de jeunes hommes, a retrouvé un équilibre. L'expérience a été reproduite, depuis, à Mâcon et Villeurbanne, avec le même succès.

zones de jeux lorsqu'il y a élargissement, des gradins vers la Guillotière, des ouvertures sur le fleuve. » L'agence, qui se bat régulièrement contre l'enfermement des lieux, est ravie du contexte : la zone étant inondable, toute clôture est interdite. Sur ces principes fondateurs relativement simples, son projet a été retenu.

Faciliter la discussion entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'usage

Pour mettre en œuvre le projet, le Grand Lyon a fait appel à un médiateur chargé de faciliter la discussion entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'usage. En prenant le temps de la discussion avec la maîtrise d'usage (associations de riverains et de cyclistes), de nouvelles hypothèses apparaissent. La zone sera davantage végétalisée grâce à l'implantation d'une grande prairie, un bassin aménagé, puis des pôles de jeux comme la rampe de skate sont également ajoutés. Tout le long du projet, les concepteurs ont gardé en tête la nécessité de ne jamais sectoriser les lieux, comme le coin skate, afin de ne pas voir une population s'emparer d'un site et rejeter les autres groupes. « Grâce à cette phase, avant même que le projet ne sorte de terre il y avait une appropriation très forte du projet de la part des riverains » note Emmanuel Jalbert. « Et nous avons fait en sorte

« Avant même que le projet ne sorte de terre, il y avait une appropriation très forte du projet de la part des riverains. »

Échec : Un parc pour enfants fermé

Emmanuel Jalbert a aussi connu des échecs, notamment à Mâcon : « Nous devons aménager un parc promenade assez étroit, situé entre des habitations principalement occupées par des personnes âgées. Nous avons opté pour une grande aire de jeux. Ce que nous n'avions pas anticipé, c'est qu'elle serait prise d'assaut par tous les enfants du quartier qui ne partaient pas en vacances ». Face au bruit généré par l'aire de jeu, la grogne monte chez les habitants jusqu'au jour où l'un d'entre eux commet l'irréparable et dégage sa carabine. Résultat : l'aire a tout simplement été démantelée. « L'absence de dialogue, en amont, a généré ce problème » déplore le paysagiste. D'où l'importance de consulter toutes les parties pour éviter de générer une déception cuisante...

de respecter le principe suivant : les lieux sont destinés à tous les âges. Bien sûr, reconnaît-il, il est difficile de tout prévoir, nous n'avions par exemple pas anticipé les rassemblements d'étudiants sur les terrasses de la Guillotière. Mais outre cette affluence locale, il n'y a pas de problème de conflits d'usage ».

Ne pas « surprogrammer » les lieux

Sur ce projet, l'agence a insisté sur la nécessité de ne pas « surprogrammer » les lieux en les encombrant de mobilier. La prairie, qui pouvait en inquiéter certains, est un lieu neutre qui accueille les pique-niqueurs mais aussi des événements ponctuels. « Il faut des zones où les gens donnent eux-mêmes des usages aux lieux. Notre idée, c'est d'essayer non pas de programmer les lieux, mais de leur donner une qualité. » Un regret cependant : que les paysagistes n'aient pu intervenir a posteriori pour peaufiner leur travail. « Une mission de suivi sur trois ans avait été proposée par le Grand Lyon, mais c'est tombé à l'eau, c'est dommage, regrette Emmanuel Jalbert. Cela consiste juste à déplacer des bancs de quelques mètres pour qu'ils servent mieux, à conforter des cheminements... Mais dans l'esprit d'un élu, un aménagement a un début et une fin, il n'y a pas de logique d'accompagnement. C'est lié au système électoral. » ♦

PLACE AUX JEUNES

UN ENFANT DANS LA VILLE

Au fil des décennies, la ville a mué pour devenir uniquement un lieu de passage hostile à ceux qui tentent d'en faire un autre usage. Les enfants sont ceux qui ont perdu le plus de terrain : désormais, hormis leur foyer, seuls les parcs et aires de jeux leur ouvrent véritablement les bras.

« Dans un monde de petits métiers et de petites aventures, décrit l'historien Philippe Ariès, l'enfant était une figure familière de la rue. Ensuite, un long mouvement de privatisation l'a retiré peu à peu de l'espace urbain qui cessait dès lors d'être un espace de vie épaisse où le privé et le public ne se distinguaient pas, pour devenir un lieu de passage réglé par les logiques transparentes de la circulation et de la sécurité. Cette ville où les enfants vivaient et circulaient, nous l'avons perdue. Ce qui l'a remplacée n'est pas une autre ville, c'est la non-ville, l'anti-ville, la ville intégralement privatisée. »

Où sont les enfants ?

Un constat dur, mais réaliste. Où sont les enfants dans la ville ? Dans leur foyer, à l'école, au gymnase, au conservatoire ou au parc. Dans des lieux circonscrits et souvent standardisés dans leur aménagement. Certaines communes tentent de lutter contre ce phénomène en réhabilitant la « place du village », souvent devant la mairie ou l'église. Bannissement des voitures, zone ouverte et entièrement piétonne, aire de rassemblement mais surtout aire de jeux à la sortie des écoles... C'est un bon début. Reste à s'attaquer aux trottoirs, au partage de la rue avec le reste de la population, et surtout avec les voitures.

Pour qui est pensée la ville ? « La ville est conçue pour ceux qui travaillent et se portent bien », estime Thierry Paquot (1). « Or, avec le chômage des uns, les réductions du temps de travail des autres, le vieillissement de la population et la scolarisation, les « inactifs » sont dorénavant majoritaires en ville, dans une ville qui ne les ménage pas. Il devient impératif d'adapter les services publics aux handicapés comme aux

Cela ne viendrait même plus à l'idée des parents de laisser leurs enfants jouer au pied de l'immeuble, dans la rue...

vieilles personnes, et de soigner la ville afin que les enfants s'y sentent désirés. » Pour l'instant, le compte n'y est pas. Impossible d'envisager de sortir un ballon, de jouer à la marelle sur un trottoir souvent étroit, sans gêner les passants hostiles. Et dans les faits, cela ne viendrait même plus à l'idée des parents de laisser leurs enfants jouer au pied de l'immeuble, dans la rue... Aujourd'hui, seules les aires de jeux, dans les parcs ou les squares, leur sont réservées. Des aires de jeux uniformes, où se côtoient tourniquet, balançoire, toboggan et tape-cul aux couleurs criardes sur un sol antichoc.

Résister aux espaces à jouer clés en main

Dans son ouvrage consacré au jeu comme fondement de la construction harmonieuse de



DR

Reconquérir sa rue

Marie Gervais, auteure de « Libérez la créativité de vos enfants » et « La famille buissonnière », a reconquis sa rue sans préméditation. « De retour de l'étranger, nous nous installons dans une impasse avec de toutes petites mai-

sons serrées, en banlieue parisienne. Plutôt que de se cantonner au jardin, je prenais mon thé et laissais les enfants jouer dans la rue. Un jour, une maman m'a rejointe avec ses enfants et son thé, puis une autre... J'avais un très grand rouleau de papier et, comme il n'y avait pas de place dans la maison pour l'étaler, nous sommes allés dans la rue pour dessiner. Encore une fois, d'autres enfants ont rejoint les miens, même les plus grands se sont pris au jeu ! Nous avons reproduit l'expérience avec des séances de bricolage, de dessin à la craie sur la route... Depuis que les enfants ont investi la rue, les voitures ont pris l'habitude de rouler doucement. Et nous les adultes, nous organisons une « fête des voisins » environ vingt fois par an, en sortant boissons et victuailles où tout le monde vient piocher gaiement ! Une seule personne s'est plainte du bruit, mais dans l'ensemble cet investissement de l'espace public a été très bien accueilli, et a modifié profondément les relations de voisinage. »



Parc de Belleville, Paris 20^e

© N. BRAEMER - GROUPE TERRITORIAL

**« Où sont les enfants dans la ville ?
Dans leur foyer, à l'école, au gymnase,
au conservatoire ou au parc.
Dans des lieux circonscrits et souvent
standardisés dans leur aménagement. »**

corde, le flâneur et la foule toujours pressée. Avec ce constat : plus la rue est fréquentée, plus la vitesse des automobiles s'en trouve réduite et plus la sécurité « spontanée » se renforce. ◆

(1) La ville récréative, enfants joueurs et écoles buissonnières, sous la direction de Thierry Paquot, éditions Infolio.

L'enfant, la pédagogue Maria Luisa Nüesch invite à résister à la tentation des espaces à jouer clés en main. Pour elle, le jour où les enfants des villes auront des coins de rue à cultiver, à balayer et des animaux à nourrir, les services municipaux, les pédagogues et les acteurs sociaux auront moins de travail. Jane Jacobs, philosophe de l'architecture et de l'urbanisme, est, elle aussi, persuadée que des renforcements dans la façade des immeubles abriteraient judicieusement certains jeux d'enfants et qu'une bonne largeur faciliterait la coexistence entre l'enfant qui saute à la

En Allemagne, des terrains d'aventure pour les enfants

Il en existe plus de 400 en Allemagne, aucun en France. Initiés dans les années 1940, ces terrains d'aventures urbains consistent à laisser un espace de la ville en friche, pour les enfants. Très populaires parmi les jeunes de 6 à 14 ans, ils sont constitués de bric et de broc : déchets recyclés, rivière, boue, seaux, outils, arbres, planches... L'idée est de permettre aux enfants de sauter, construire des cabanes ou des barrages, se cacher, grimper ou bricoler. Même dans les quartiers résidentiels, de petits aménagements sont implantés le long des cheminements, ouverts sur l'espace public. Aucune haie, aucun portillon : les enfants sont libres d'aller et venir dans ces espaces familiers où il y a toujours un adulte, à proximité, pour assurer une surveillance collective informelle.



DR

Thierry Paquot, philosophe de l'urbain et essayiste, a dirigé en 2015 une exposition pour la communauté urbaine de Dunkerque, « La ville récréative ».

D'une manière générale, la ville n'est pas accueillante pour les adultes, il n'y a donc aucune raison qu'elle le soit pour les petits.

L'ŒIL DU PHILOSOPHE

RENDRE LA VILLE À SES HABITANTS

Comment rendre la ville plus adaptée aux enfants? D'abord en la rendant adaptée à tout le monde. Pas une ville abandonnée aux automobiles, mais une ville de l'usager, adaptée, sécurisée et qui laisse aussi sa place à l'aventure.

Quels sont les plus grands obstacles, dans la ville, pour les enfants?

Le plus grand obstacle est évidemment l'automobile. Devant la taille d'un enfant et sa fragilité, la voiture est un monstre de métal, un véritable danger, y compris à l'arrêt. Mais le mobilier urbain représente aussi un obstacle, nous avons pu l'expérimenter en plaçant une caméra à la hauteur des yeux d'un enfant de cinq ans. La ville prend une autre dimension. Les trottoirs non plus ne sont pas assez larges, ils ne permettent pas aux enfants de s'ébattre tel que leur corps leur permet de le faire dans leur non-conscience du danger. Il faut avoir en tête qu'un enfant se promène dans la rue dans un climat de confiance, car il est accompagné d'adultes qui prennent soin de lui.

D'une manière générale, la ville n'est pas accueillante pour les adultes, il n'y a donc aucune raison qu'elle le soit pour les petits. La ville est fonctionnelle, entièrement abandonnée aux automobilistes. Dans l'aménagement de la voirie, c'est toujours le piéton qui doit se déplacer pour rejoindre son arrêt de bus ou son passage piéton sans jamais gêner le flux de voitures.

Que faudrait-il pour rendre la ville plus adaptée aux enfants?

Si l'on se préoccupait davantage de tous les habitants à commencer par les enfants, tous les trottoirs ne seraient pas asphaltés. Cela pose, d'abord, un problème d'imperméabilité de la ville. D'ailleurs aux États-Unis, certaines villes arrêtent de tout bitumer. Il faut donner une place circonscrite au piéton « efficace » qui ne

veut pas se salir les pieds, et ouvrir le reste de trottoir à d'autres matières.

L'autre point, c'est l'itinéraire et sa qualité : en France, ce qui prime, c'est la destination, pas le parcours. La tendance pour les enfants est d'élaborer des parcours spécifiques pour l'école en parallèle à la « vraie rue », au trajet efficace abandonné aux voitures. C'est dommage, car c'est une séparation au lieu d'un partage de l'espace public. Et puis hors des villes, le centre-bourg périclite : il n'y a pas de voirie au niveau des maisons individuelles, pas d'urbanisme rural. La vraie protection pour les enfants, c'est la maison, le jardin, puis l'écran. Si l'on veut rendre la ville ou ces abords de village un peu plus sûrs pour les enfants, il n'y a pas d'autre solution que de faire ralentir les voitures.

Les aires de jeux en France sont très standardisées...

C'est certainement pour des raisons de sécurité qu'on a des aires de jeux normalisées qui ne sont aucunement des terrains d'aventure. La réglementation et la question de la responsabilité juridique du maire sont vraiment en cause en France. Si une passerelle se rompt, un panier de basket se décroche... le maire est attaqué par les parents. Il a tout intérêt à prendre le maximum de précautions. En Allemagne, les terrains vagues agrémentés d'équipements apparaissent dès les années 1830, ils sont repris par les États-Unis après la guerre de Sécession. Alors que nos parcs français déterminent des tranches d'âges, il n'y en a pas dans ces terrains d'aventure, pour que les grands frères et sœurs surveillent les plus petits et que ceux-ci aient envie d'imiter les plus grands.

Pour qu'il y ait confiance, il faut de la réciprocité et de la responsabilisation. Je pense que l'on doit faire confiance aux enfants : ils savent jusqu'où ils peuvent aller. ♦