

Public Factory – Sciences Po Lyon

Saint-Etienne en 2050 : quatre concepts de transformation des espaces de stationnement

Quels nouveaux usages pour la ville ? La mutation du transport, des places de stationnement

Baptiste BEGUINET, Pauline DI MANNO, Gabrielle FERY,
Claire GOUJET, Camille JOLAS, Maxime LUTZ, Alice SARNO,
Jeanne SEROT

2021 – 2022

Saint-Etienne en 2050 : quatre concepts de transformation des espaces de stationnement

Quels nouveaux usages de la ville ? La mutation du transport, des places de stationnement

Introduction	3
1. Revue de la littérature	4
1.1. Les enjeux du stationnement et de la dépendance à la voiture.....	4
1.1.1. <i>Les enjeux sociaux</i>	4
1.1.2. <i>Les enjeux de l'espace social</i>	5
1.1.3. <i>Les enjeux écologiques</i>	7
1.1.4. <i>Les enjeux économiques</i>	11
1.1.5. <i>Les enjeux culturels</i>	13
1.2. Les espaces de stationnement comme objet de renouvellement urbain	21
1.2.1. <i>Des parkings qui changent temporairement</i>	21
1.2.2. <i>Des parkings complètement transformés</i>	24
1.2.3. <i>Une transformation radicale de l'espace public : l'exemple de Pontevedra</i>	26
1.3. Le cas de Saint Etienne : une typologie	29
2. Confrontation au terrain d'étude	36
2.1 Méthodologie employée.....	36
2.1.1. <i>La rencontre entre les études de design et de sciences politiques</i>	36
2.1.2. <i>La rencontre avec les commanditaires</i>	40
2.1.3. <i>La rencontre avec les Stéphanois.es</i>	41
2.2. Résultats et limites.....	46
3. Propositions d'actions	51
3.1. Ça roule ?	51
3.2. Projet de végétalisation du parking des Ursules.....	53
3.3. Le Parking sportif	58
3.3.1. <i>Présentation du projet</i>	58

3.3.2. Propositions	59
3.3.3. Déploiement.....	62
3.4. Dé/Forme l'Espace	65
3.4.1. Genèse du projet	65
3.4.2. Un outil de consultation citoyenne	66
Conclusion	74
Bibliographie	77
Annexes.....	82
Annexe 1 : Compte rendu de l'entretien avec Jean-Pierre Berger	82
Annexe 2 : Retranscription de l'entretien avec Matthias Armengaud	84
Annexe 3 : Retranscription de l'entretien avec Claude Liogier	96
Annexe 4 : Photos des parkings observés.....	107
Annexe 5 : Photos des réunions.....	107
Annexe 6 : Restitution du Poker Design – Cultive ton parking !	108
Annexe 7 : Etat de l'art – Dé/Forme l'Espace	110
Annexe 8 : Questionnaire	113
Annexe 9 : Analyse des données de notre questionnaire par les étudiants d'économie	114

Introduction

La voiture, bientôt bannie des villes ?¹ Si c'est un questionnement récurrent des municipalités et métropoles², la réponse n'est pour le moins, pas évidente. En effet, ce sujet est au croisement de différentes préoccupations, tant environnementales que sociales et urbaines ; réduire la place de la voiture en ville implique une nouvelle organisation, un réaménagement des espaces de stationnement vacants, un changement de mentalité tout en évitant un phénomène d'exclusion des personnes n'habitant pas dans les centres villes ; il s'agit de repenser l'usage des transports en commun, le temps gagné, l'usage actuel de la voiture. Pour résumer, cette problématique est à la fois question de politiques, de design, d'urbanisme. C'est ainsi que dans le cadre de nos études dans le master Gestion de projets et développement durable des territoires à Sciences Po Lyon, nous avons répondu à une commande de la Ville de Saint-Etienne en collaboration avec l'École de Design de (ESADSE). Il s'agissait de repenser l'aménagement des parkings de la ville à Horizon 2050. L'enjeu de cette collaboration était d'apporter sur un même projet des perspectives et méthodes différentes : mêler la connaissance du fonctionnement politique de la ville et ses instances, en y ajoutant créativité, imagination, et savoir-faire en design. De fait, le design est un point essentiel des politiques puisqu'il s'agit de créer des objets et concepts répondant à des problèmes publics. Ces derniers, bien que difficilement définissables, ont en commun d'être considérés par le plus grand nombre (et donc, les institutions) comme une problématique qui touche à un aspect sociétal.

Derrière cette commande de la Ville, plusieurs thématiques : les espaces de stationnements vacants, l'attractivité de Saint-Etienne, et une projection de la place de la voiture dans Saint-Etienne à l'horizon 2050. L'une des questions majeures sur laquelle nous nous sommes penché.es est la suivante : que faire avec les places de parkings vacantes ? Comment les renouveler, les utiliser, penser leur futur ?

Pour traiter ce sujet, nous avons rédigé ce livrable à la croisée des enjeux politiques et sociétaux du stationnement avec une revue de littérature détaillée, l'objectif étant d'offrir de nouvelles perspectives aux défis contemporains et futurs auxquels nos sociétés sont et seront confrontées concernant les espaces de stationnement et la circulation. Nous nous sommes posé la question suivante : pourquoi et comment transformer l'espace public qu'est le parking à Saint-Etienne ?

Un espace public désigne « *l'ensemble des espaces (généralement urbains) destinés à l'usage de tous, sans restriction. Il peut ainsi s'agir de tout espace de circulation (réseau viaire) ou de rassemblement (parc, place...)* ». ³Audrey Gamblin considère que « *l'espace public est un terme polysémique, puisqu'il désigne un espace matériel, physique qu'il est possible de contextualiser et un espace sociologique des pratiques et usages car constituant un lieu d'interactions et de rencontres.* ». Les enjeux de l'espace public sont multiples. C'est un lieu de rencontre où se crée le lien social, une convivialité, mais aussi un lieu qui permet de revaloriser un quartier, permettant in fine d'améliorer la qualité de vie des habitants. Ce lieu doit

¹ « Transports : la voiture, bientôt bannie des villes (et déjà absente de la campagne présidentielle) », *Franceinfo*, 5 avril 2022, URL complète en biblio.

² *Ibid. Ibid.*

³ « Espace public - Collectivités viables », URL complète en biblio.

pouvoir être accessible à tous. Dans « *Les espaces publics doivent être inclusifs afin de permettre à tous les usagers de cohabiter tout en vivant la ville à leur façon* »

enjeux majeurs des villes sont soulevés par les pouvoirs publics au niveau national ("*défi de cohésion urbaine et sociale*", Règlement de l'ANRU, 2015) et repris au niveau régional ("*projets de requalification des espaces publics pour développer le vivre ensemble*", Lettre de recommandation du préfet de la Loire au président du SCOT Sud Loire, 2019). En outre, il existe à Saint-Etienne de nombreuses problématiques spatiales et le parking est un lieu stratégique où il serait possible de repenser les usages.

Notre travail s'organise en trois parties. Nous commençons par une revue de littérature balayant les différents enjeux du stationnement et de la conduite automobile, tant environnementaux, que culturels ou économiques avant de faire un tour d'horizon des projets de réaménagement du stationnement déjà existants. Pour donner suite à cela, nous recensons nos différentes démarches méthodologiques, nos confrontations au terrain d'étude qui nous ont permis de construire, valider ou infirmer nos hypothèses de départ ; enfin, grâce à nos recherches et de nos conclusions de terrain, nous avons créé et rapporté dans ce livrable les projets de réaménagement des espaces de stationnement que nous avons imaginés.

1. Revue de la littérature

1.1. Les enjeux du stationnement et de la dépendance à la voiture

1.1.1. Les enjeux sociaux

La France compte le réseau routier le plus dense et le plus développé de l'Union Européenne, avec 1,2 millions de km de voies. C'est également l'un des berceaux de l'automobile : l'ancêtre de la voiture, le Fardier de Cugnot, y a été conçu, de nombreuses marques séculaires (Citroën, Peugeot, Renault) y sont nées. L'attachement des français.e.s à l'automobile est par conséquent grand et ancien.

Récemment, le mouvement des gilets jaunes, qui est né notamment à la suite de la volonté de créer une taxe carbone sur les carburants et la baisse de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes départementales, a montré la place importante que garde la voiture auprès des français. Mais s'agit-il d'un attachement ou d'une dépendance ? Certainement un doux mélange des deux, mais c'est la notion de dépendance qui semble prendre le pas. Si pour Claude Liogier, adjoint au transport à la mairie de Saint-Etienne, abandonner totalement la voiture est impossible (« *Dire "zéro voiture", j'y crois pas. Je n'y crois pas, parce que ce n'est pas possible à mon sens* »⁴) c'est également le sentiment que partagent de nombreux français vis à vis de leur voiture, notamment pour les mouvements pendulaires. Et en particulier la France périurbaine, pauvre en transports en commun, où les distances s'allongent et où la voiture individuelle s'impose comme *le* mode de déplacement. La nécessité de disposer d'une voiture va de pair avec le modèle qui veut que chaque ménage soit propriétaire : face au prix prohibitif de l'immobilier dans les grands centres urbains, quantité d'entre eux ont choisi de s'éloigner pour pouvoir accéder à la propriété. La nécessité de devoir toujours plus s'éloigner des zones urbaines pour pouvoir

⁴ Voir annexe 3

disposer d'une maison individuelle avec jardin est compensée par les gains de vitesse permis par le progrès technique, chaque progrès ayant été réinvesti dans le transport lui-même plutôt que dans une diminution des temps de trajet à distance équivalente. Ainsi, Sandrine Wenglinski expose que « *le gain de temps, permis par une augmentation des vitesses de déplacement (...), est réinvesti dans le déplacement lui-même pour aller plus loin* ».

Ces extra-urbains se trouvent ensuite contraints de rejoindre les centres-villes en voiture.

Mais cet objet à quatre roues est un symbole de liberté, d'autonomie. Nombreux.ses sont encore les adolescent.e.s et jeunes adultes qui rêvent d'obtenir le permis de conduire. Nombreuses sont les offres d'emploi dans lesquelles le permis B est exigé, quand bien même le poste se situerait dans une aire bien dotée en transports en commun (TC). Le covoiturage impose des contraintes horaires, le vélo effraie dès que les distances augmentent, que la météo se dégrade ou que le relief se fait plus marqué, sans compter la mauvaise qualité et le manque d'infrastructures dédiées.

Gabriel Dupuy explique la dépendance à la voiture individuelle par un autre phénomène. Il développe la notion de « *bonus* » : il s'agit de la flexibilité, de la rapidité et du confort offerts par l'automobile, qui seraient supérieurs à ceux des autres modes de déplacement. Cela va impliquer des biais de confirmation (c'est-à-dire que nous croyons ce que nous voulons croire). Une étude menée sur une cohorte à Villeurbanne (département du Rhône) montre que si près de 90% des sujets résident à moins de 110m d'un arrêt de transports en commun, la majeure partie d'entre eux préfère prendre la voiture en raison des gains de temps qu'elle leur apporterait.

Ainsi, les villes doivent prévoir un nombre de stationnements suffisant pour permettre aux habitants de l'extérieur des villes mais aussi à ceux des centres de stationner. D'autant qu'une voiture individuelle passe 90 à 95% de son temps à l'arrêt et que le parc français compte 38,3 millions de voitures particulières. C'est donc environ 34,5 millions de places de stationnement qui doivent être potentiellement disponibles à tout moment.

1.1.2. Les enjeux de l'espace social

L'avènement de la voiture comme objet central de la vie moderne s'est accompagné de l'acceptation généralisée d'un principe philosophique : chaque individu dispose d'un droit inaliénable à la mobilité, et une mobilité absolue. La voiture représente alors le moyen privilégié d'exercer cette liberté, et il attend des pouvoirs publics la mise en place d'infrastructure permettant d'en bénéficier pleinement.

La première de ces infrastructures est naturellement le système de routes qui naît de, et alimente le monde interconnecté de la modernité. Si les routes en tant que voies de communications existent depuis la sédentarisation des humains, leur histoire récente est marquée par l'emprise des voitures et véhicules motorisés, au détriment progressif mais assuré des autres modes de déplacement. Petit à petit, les piétons se sont fait reléguer sur les trottoirs, les tramways remplacés par des bus (en leur reprochant de congestionner le trafic). Ces transformations sont directement causées par le droit inconditionnel à la mobilité, donnant lieu à des besoins à la fois de vitesse et d'efficacité dans les déplacements.

Aujourd'hui, selon Giulio Mattioli, Cameron Roberts, Julia K. Steinberger et Andrew Brown⁵ les routes font l'objet de véritables lobbys, qui légitiment leur création par cinq procédés :

- 1- L'appel à la croissance économique (pour s'y adapter, ou pour la susciter)
- 2- Appel à la consommation populaire (« les consommateurs en ont besoin »)
- 3- Appel à l'inclusion et au développement territorial, pour lutter contre les disparités au sein d'un territoire donné
- 4- Appel à la résolution des problèmes de circulation
- 5- Appel à l'expertise technique au nom de l'intérêt général, ayant pour effet d'ôter ce sujet du débat public.

Les auteurices avancent également que ce développement se heurte à trois types de contraintes : des contraintes physiques, financières et politiques. Toutefois, elles demeurent difficiles à mobiliser par la société civile qui se retrouve souvent dépossédée de ces débats, notamment par « l'expertisation » du sujet.

Tous ces constats sur les processus de légitimation de création de routes, et leurs freins, sont à quelques points près similaires concernant les espaces de stationnement. Ceux-ci sont à la fois symptôme et vecteur du développement économique d'une zone, et particulièrement d'une zone commerciale.

Il est intéressant de noter que la création des routes et la segmentation de l'espace public entre espaces pour véhicules motorisés rapides, et autres moyens de déplacement plus lents se fait rarement au profit d'une sécurité accrue de ces derniers. Ainsi, une étude sur les passages piétons à Londres tend à montrer qu'ils ne sont en rien garants de davantage de sécurité pour les piétons qui restent vulnérables face aux voitures lourdes évoluant rapidement en ville⁶.

Le développement du réseau routier s'accompagne de profondes transformations dans le paysage, notamment au travers de l'étalement urbain. La croissance importante des banlieues péri-urbaines, aux habitats et modes de vie standardisés, dépend de la voiture et participe dans le même temps à accroître la dépendance des individus à cette dernière⁷. L'étalement urbain, alimenté par les opportunités de mobilité offertes par la voiture, participe à une fragmentation spatiale de la vie des individus. Habitation, lieu de travail, lieux de loisirs n'ont alors plus systématiquement une dimension locale. Certains auteurs partent même de ce constat pour étudier les implications en termes d'organisation sociale, et de vie politique, avançant qu'un excès de mobilité nuit à la constitution d'une

⁵ Giulio MATTIOLI, Cameron ROBERTS, Julia STEINBERGER et Andrew BROWN, « The political economy of car dependence: A systems of provision approach », *Energy Research & Social Science*, 1 août 2020, vol. 66, p. 101486, doi:10.1016/j.erss.2020.101486.

⁶ STREET BEHAVIOUR, *Collisions Before and After the Removal of Pedestrian Railings at 70 Junctions and Crossings on the Transport for London Road Network* [Rapport], Londres, Transport For London, 2017, URL complète en biblio.

⁷ EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, « Urban sprawl in Europe - The ignored challenge », URL complète en biblio.

unité politique puisque les individus ne se sentent pas citoyens d'un lieu particulier, et désertent donc la vie politique locale (quand ce n'est pas de manière générale)⁸.

Enfin, si la voiture et les infrastructures ont des implications sur l'espace social, elles en ont également sur ce que l'on pourrait appeler le « temps social » par analogie. La voiture participe à une accélération du temps, où celui-ci devient une ressource toujours plus précieuse et recherchée, et dont la capacité à disposer témoigne d'un certain statut social. La norme veut aujourd'hui aller vers toujours plus d'efficacité et de gain de temps, en témoigne l'importance de la voiture comme mode de déplacement autour de laquelle les villes se sont construites. La voiture, alors même qu'elle est loin d'être le moyen de transport le plus rapide inconditionnellement, jouit toutefois d'un effet positif dans la perception du temps : le temps passé à conduire paraît comme un temps « actif », là où un même temps passé dans des transports en communs exigeant une adaptation à des grilles horaires sera perçu comme un temps « passif », « subi »⁹.

1.1.3. Les enjeux écologiques

L'urbanisation, qui se définit comme l'action d'urbaniser un espace, c'est à dire de favoriser l'évolution d'une ville est un phénomène global mondial qui ne cesse de s'accélérer. Les nouvelles techniques de construction qui sont apparues comme la bétonisation, le goudron, la construction d'immeubles toujours plus hauts et d'immenses nappes de stationnements, ont plusieurs conséquences sur le climat urbain. Parmi elles, le phénomène d'îlots de chaleur qui se définit selon Futura Planète par un « phénomène d'élévation de température localisée en milieu urbain par rapport aux zones rurales voisines. Ces îlots thermiques sont des microclimats artificiels provoqués par les activités humaines (centrales énergétiques, échangeurs de chaleur...) et l'urbanisme (surfaces sombres qui absorbent la chaleur, comme le goudron). »¹⁰ Si ce phénomène a longtemps été considéré comme marginal, l'augmentation à échelle planétaire des températures le rend de plus en plus problématique : si la circulation automobile crée en elle-même de la chaleur, la disposition urbaine et les nappes goudronnées liées au stationnement entre autres, l'empirent.

⁸ Robert E. PARK, Ernest W. BURGESS et Roderick Duncan MCKENZIE, *The City*, University of Chicago Press, 1967.

⁹ Mimi SELLER et John URRY, « The City and the Car », *International Journal of Urban and Regional Research*, 1 décembre 2000, vol. 24, pp. 737-757, doi:10.1111/1468-2427.00276.

¹⁰ la rédaction de FUTURA, « Définition | Ilot de chaleur urbain - ICU - Ilot thermique urbain | Futura Planète », *Futura*, URL complète en biblio.

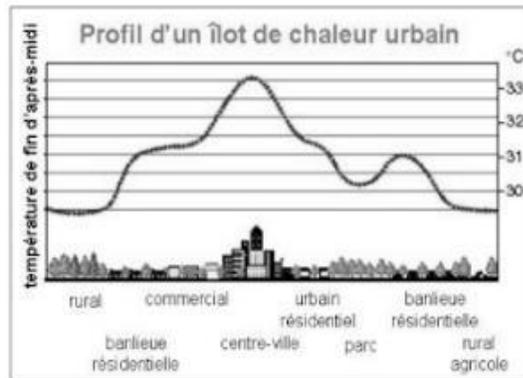


Figure 1 : Profil d'un îlot de chaleur. Source : <http://www.espere.net> (mars 2006)

Colombert¹¹ indique que le phénomène d'urbanisation et ses différentes composantes perturbent la relation entre la couche atmosphérique et le sol. Mais ce n'est pas le seul facteur de changement du climat urbain, puisque cet auteur décrit également que la circulation et l'étalement des villes se rendent coupables de pollution atmosphérique qui elle, favorise les îlots de chaleur avec :

- Une diminution du rayonnement direct du soleil ;
- Une augmentation du rayonnement diffus ;
- Une diminution du rayonnement global solaire malgré une durée plus longue d'insolation ;
- Une transformation par les poussières et les aérosols du rayonnement direct en infrarouges provoquant une légère élévation de la température ;
- Une augmentation de l'effet de serre puisqu'elle limite les déperditions du rayonnement du substratum vers l'atmosphère ;
- Une augmentation des noyaux de condensation autour desquels s'accumule la vapeur d'eau, pouvant provoquer notamment du brouillard en cas de très forte pollution.¹²

Outre la création d'îlots de chaleurs, l'urbanisation et la création de grandes nappes de goudron permettent une imperméabilisation des sols, c'est à dire que l'eau des précipitations est évacuée dans les égouts plutôt que d'être absorbée en surface ou dans les couches superficielles du sol, comme en ruralité. Cela empêche donc toute évaporation de l'eau qui serait pourtant bénéfique puisqu'elle permet une absorption de la chaleur.

Pour résumer, les transformations sociétales inhérentes à l'évolution urbaine et industrielle ont des conséquences directes sur la création de microclimats et le réchauffement climatique. La démocratisation de l'usage du véhicule individuel, qui nécessite du stationnement en ville, est en partie responsable de ces changements climatiques et est un levier d'action pour éviter le développement accéléré de ces phénomènes problématiques environnementalement et sanitaire.

¹¹ Morgane COLOMBERT, « Contribution à l'analyse de la prise en compte du climat urbain dans les différents moyens d'intervention sur la ville », p. 541.

¹² *Ibid.*

La circulation automobile implique, comme nous l'avons vu, la notion de stationnement en ville. De cela découlent des enjeux écologiques importants et quantifiables, en dehors de ceux que nous avons déjà abordés. L'institut Montaigne, un laboratoire d'idées français qui défend des visées plutôt libérales, dans son rendu intitulé « Quelle place pour la voiture de demain ? »¹³ publié en 2017, permet un éclairage sur les enjeux écologiques de la circulation automobile et de fait, du stationnement.

Selon ce rapport, il existe notamment trois types principaux de composés indésirables émis par la circulation automobile¹⁴. Le premier et le plus évident est le gaz à effet de serre (GES) qu'est le dioxyde de carbone (CO₂). Étant le gaz à effet de serre le plus connu, de nombreuses études montrent qu'il s'agit d'un polluant global avec un fort impact sur le climat. Les véhicules qui consomment de l'essence sont donc directement responsables de la production de ces différents polluants néfastes pour l'environnement. La circulation et sa régulation font dès lors partie des leviers sur lesquels les politiques publiques ainsi que les efforts particuliers doivent porter. Il est également important de souligner que même un véhicule diesel, pourtant aussi émetteur de GES, produit 10 à 20% de moins de CO₂ qu'un véhicule à essence (de même format). De fait, l'enjeu n'est pas seulement de réglementer la circulation, mais aussi le type de véhicule circulant. Dans un contexte de réchauffement climatique alarmant, récemment souligné par le dernier rapport du GIEC¹⁵, les efforts à faire sont nombreux tant au niveau du stationnement (par exemple pour limiter l'usage de la voiture individuelle) que dans la circulation.

Le second composé indésirable lié à la circulation sont les particules fines, qui ont un effet dévastateur tant sur l'environnement que sur la santé humaine. Sur cette problématique, aucune solution n'est apportée quant à l'impact environnemental, uniquement sur la santé humaine.

Le troisième composé est l'oxyde d'azote (NO_x). C'est un polluant local qui a également des effets sur la santé humaine. Selon la Lig'air, association de la qualité de l'air en région Centre Val de Loire¹⁶, l'oxyde d'azote a pour effet d'être irritant pour les bronches. Il crée entre autres des affections chroniques respiratoires et des perturbations du transport de l'oxygène dans le sang. Le rapport Montaigne¹⁷ nous indique que ce gaz est émis par la combustion à haute chaleur et pression du carburant et il peut selon Isabelle Roussel¹⁸ rapidement se transformer en un gaz encore plus toxique, le NO₂. Il a un effet sur la santé humaine, mais aussi indirectement sur l'effet de serre et donc le réchauffement climatique. C'est notamment au démarrage d'une voiture que l'oxyde d'azote est produit, tout comme lors de fortes accélérations. En se parquant en ville, les conducteurs sont forcés d'avoir recours à ces manœuvres.

Face à ces éléments, les pouvoirs publics adoptent des politiques qui semblent manquer de coordination.

¹³ « Quelle place pour la voiture demain ? », *Institut Montaigne*, URL complète en biblio.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ « Rapport 2022 du Giec : une nouvelle alerte face au réchauffement climatique », *Vie publique.fr*, URL complète en biblio.

¹⁶ « Oxydes d'azote - Lig'Air - Association de surveillance de la qualité de l'air en région Centre-Val de Loire », URL complète en biblio.

¹⁷ « Quelle place pour la voiture demain ? », *op. cit.*

¹⁸ Isabelle ROUSSEL, « La circulation automobile en ville : émission et qualité de l'air, difficultés méthodologiques », *Hommes et Terres du Nord*, 1993, vol. 1, n° 1, pp. 107-120, doi:10.3406/htn.1993.2400.

Premièrement, au niveau de la lutte contre le réchauffement climatique, des lois existent concernant le transport routier¹⁹ (un des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre, à hauteur de 10,1% au niveau global, et jusqu'à un quart des émissions des pays les plus avancés selon le rapport). Lors de la COP21, des réglementations ont été mises en place : parmi elles, dans l'objectif de réduire à niveau international l'émission de CO₂, l'obligation pour les constructeurs de voitures neuves de construire des véhicules n'émettant pas plus d'une certaine quantité de CO₂ par kilomètre parcouru. Cependant, cette mesure est largement insuffisante au vu du nombre de véhicules plus anciens continuant de circuler et du nombre de voitures et véhicules personnels utilisés. L'idée majeure est donc de réduire la consommation de combustibles fossiles, et cela grâce à des véhicules plus efficaces. Qui plus est, la substitution de ce type de véhicule par d'autres formes d'énergies (électricité, hydrogène), est encouragée. Cependant, ces mesures ne peuvent prétendre avoir une efficacité que dans un contexte de coordination et de coopération globale des acteurs. En outre, ces efforts ne doivent pas se limiter à des réglementations des transports routiers, qui ne représentent somme toute "que" 10% des émissions mondiales. Le stationnement et ses possibilités interviennent donc, car limiter l'usage du stationnement en encourageant d'autres modes de transport, avec la mise en place d'un prix significatif du carbone, semblent incontournables.

Au-delà de ces réglementations qui concernent la technologie des véhicules neufs, l'une des solutions réside dans le changement de comportement des automobilistes²⁰. Pour cela, les pouvoirs publics peuvent mettre en place des normes pour limiter la circulation de véhicules anciens, qui sont plus émetteurs de GES, comme nous l'avons constaté. Cependant, l'effet sur les ménages possédant ce type de véhicule peut également être très problématique, un nouveau véhicule étant un investissement important. Grâce à la « prime à la casse », une mesure incitative pour remplacer un ancien véhicule, la sortie des anciens est accélérée. Finalement, les mesures que nous décrivons relèvent de mesures incitatives plutôt que coercitives, pour essayer de mêler efficacité et équité.

Technologiquement, selon le rapport Montaigne, le système de voiture autonome qui se développe permettrait d'avoir un impact plus fort dans la réduction de l'impact environnemental des véhicules. Cela reste une perspective mitigée, car si l'automatisation de la conduite peut potentiellement réduire de 40% l'émission de gaz à effets de serre dans certaines conditions, elle implique aussi des effets rebonds importants dont la hausse du trafic routier ou des vitesses sur l'autoroute.

Pour réduire les GES, il s'agit également d'encourager l'usage collectif des véhicules : en île de France selon le rapport Montaigne, les voitures circulent en moyenne avec 1,1 passager à bord. Avec un usage collectif, en passant ne serait-ce qu'à 1,4 passager à bord²¹, cela réduirait de 20% le nombre de véhicules sur les routes. Pour inciter à ce nouvel usage, il est possible d'imaginer de nouvelles infrastructures, plateformes de covoiturage, des incitations financières ou non...

Pour conclure, l'émission de GES dont se rend responsable l'usage de véhicules n'est pas une fatalité figée dans le temps. Il existe de nombreuses avancées possibles, tant technologiques que des mesures incitatives pour influencer le comportement des conducteurs comme nous l'indique le rapport Montaigne. De nombreuses solutions sont imaginables, et le stationnement et son réaménagement en

¹⁹ « Quelle place pour la voiture demain ? », *op. cit.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

ville en font partie : si l'objectif est de réduire l'usage de la voiture individuelle dans un futur proche, du fait de ses conséquences désastreuses sur l'environnement et la santé et dans une perspective de développement durable de la mobilité, alors repenser la place de la voiture et le stationnement semblent incontournables.

1.1.4. Les enjeux économiques

Si la dépendance à la voiture apparaît aujourd'hui comme une évidence, ses origines et composantes donnent encore lieu à de multiples études et interprétations. Parmi ces études, une approche semble particulièrement intéressante à développer dans le cadre de notre travail : la dépendance économique. Nous nous intéresserons ici aux causes et conséquences économiques de la dépendance à la voiture, au niveau mondial, national, et individuel.

La voiture, devenue à la fois moyen et but de développement économique, notablement aux USA, mobilise une grande diversité d'acteurs. Nous nous intéresserons donc ici à cette nébuleuse d'activités découlant de la centralité des voitures dans nos sociétés, dans une approche la plus large qui soit. Nous engloberons dans nos considérations, sauf mention contraire, à la fois l'industrie automobile, les services liés aux voitures, les assurances, ... Nous excluons toutefois les activités découlant de l'extraction des matières premières et particulièrement du pétrole (qui reste intrinsèquement lié au développement de la voiture).

Cette dépendance à la voiture a de nombreuses implications économiques socialement largement acceptées. A l'inverse, les contraintes économiques impactant la capacité à utiliser la voiture suscitent rapidement de grands mouvements sociaux, puisqu'elles entravent directement la capacité des individus à se déplacer, voire à travailler. Les derniers exemples significatifs en date sont notamment la crise des Gilets jaunes liée à un projet de taxe sur le carburant, ou plus récemment la hausse du prix de l'essence résultant de la guerre en Ukraine.

Au niveau mondial

Au niveau mondial et en 2021, l'industrie automobile génère des revenus de 2,7 trillions d'euros. Des scénarios plus récents se projetant à horizon 2030, affirment désormais que ces revenus atteindront près de 3,8 trillions d'euros par an²².

Le nombre d'unités neuves vendues est en hausse permanente, de l'ordre de 3% par an depuis le début des années 2000. Les seules années faisant état d'une baisse des ventes mondiales sont 2008, suite à la crise des *subprimes*, et 2020 suite à la pandémie de Covid-19. La croissance semble avoir repris selon les taux habituels aujourd'hui, et ce sont à nouveau plus de 80 millions d'unités neuves vendues chaque année. Le plus gros producteur est aujourd'hui la Chine, incarnant l'un des marchés avec la croissance la plus forte lors des vingt dernières années²³.

Au niveau national

Selon le CCFA, Comité des Constructeurs Français Automobiles, l'industrie automobile génère 2,2 millions d'emplois français, « soit 8% de la population active qui travaille directement ou indirectement

²² Mathilde CARLIER, « Global auto sales revenue 2020-2030 », *Statista*, aout 2021, URL complète en biblio.

²³ Mathilde CARLIER, « Global automotive manufacturing market size 2022 », *Statista*, 4 mars 2022, URL complète en biblio.

pour l'industrie automobile »²⁴. De plus, toujours selon ce même comité, les taxes issues de l'automobile (taxes sur les carburants, sur les ventes et réparations, sur les péages, sur les assurances, sur les certificats d'immatriculation, via les amendes), génèrent un revenu de 73,7 milliards d'euros pour l'Etat. Ainsi, la voiture apparaît comme un incontournable de l'économie française, tant par les emplois qu'elle génère que par les revenus publics qu'elle permet.

Ce poids est si important, que certains auteurs avancent la thèse de la dépendance de l'Etat au secteur de l'industrie automobile²⁵. De plus, par la structuration même de ce secteur industriel où les économies d'échelles constituent la première source de rentabilisation, quelques énormes firmes dominant largement le marché mondial. Ces super-firmes détiennent alors un pouvoir considérable sur l'économie d'un pays, devenant trop importantes pour échouer (« *too big to fail* »), et les Etats se voient alors dans l'obligation de leur porter assistance en cas de difficultés économiques sous peine de voir toute leur économie en pâtir. Cela se traduit le plus souvent par des aides publiques aux particuliers pour l'achat de véhicules neufs, d'aides à l'achat de carburant, ou autres politiques incitant à utiliser sa voiture.

Les super-firmes dominant le marché jouent un rôle clé dans la dépendance à la voiture, au travers de diverses stratégies assurant des ventes en constante augmentation, et qui ont pour origine commune la surproduction. La surproduction qu'assure l'industrie automobile a deux conséquences majeures : l'illusion d'une variété de choix de véhicules (sectorisant des besoins, et de fait en faisant naître sans cesse de nouveaux) alors même que le véhicule léger à 5 places est devenu la norme ; la décote rapide des véhicules qui ne permettent pas d'en faire des investissements intemporels, il faut les renouveler pour préserver leur valeur. Enfin, ces deux stratégies sont couplées à un expansionnisme agressif, et le développement à marche forcée de nouveaux marchés, particulièrement dans les pays émergents ou en voie de développement²⁶.

Cependant, comme évoqué précédemment, l'industrie automobile n'est pas uniquement source de revenus pour l'Etat. En effet, il paraît aujourd'hui naturel qu'une partie des coûts liés à la voiture soient socialisée²⁷. Cette idée est visible par exemple au travers du fait qu'il soit attendu des acteurs publics qu'ils créent gratuitement des infrastructures telles que des routes ou des parkings. Si ces services sont proposés gratuitement, ils ont en revanche un réel coût pour l'Etat qui se voit alors contraint de flécher certaines dépenses. Ainsi, l'argent alloué à ces infrastructures peut aussi être vu comme une « taxe cachée » qui empêcherait qu'elle soit allouée au développement d'autres modes de transports, limitant leur efficacité, et laissant libre cours à un cercle vicieux.

²⁴ CCFA, COMITE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES, « L'automobile, pilier essentiel de l'économie en France - CCFA | Comité des Constructeurs Français d'Automobiles », URL complète en biblio.

²⁵ Corporate Power, American Democracy, and the Automobile Industry, S. Luger, Cambridge University Press, Cambridge (2000)

²⁶ Giulio Mattioli, Cameron Roberts, Julia K. Steinberger, Andrew Brown, The political economy of car dependence: A systems of provision approach, Energy Research & Social Science, Volume 66, 2020, 101486

²⁷ Giulio MATTIOLI, Cameron ROBERTS, Julia STEINBERGER et Andrew BROWN, « The political economy of car dependence », *op. cit.*

Ce dernier constat peut être décliné pour les collectivités locales, qui attribuent par exemple plus de 12 milliards d’euros par an à l’entretien des réseaux routiers (soit 9% de leur budget annuel)²⁸. Si les stationnements payants peuvent incarner une opportunité de revenus, ils restent très loin de compenser les dépenses précédemment citées. Par exemple, en 2019, l’ensemble des revenus du stationnement payant a rapporté 476 millions d’euros (soit environ 4% des dépenses d’entretien de voiries)²⁹.

Au niveau des individus

A l’échelle individuelle, si la possession d’une voiture génère un sentiment de liberté et opportunités de travail, elle génère surtout de nombreuses dépenses. Ainsi, selon la Fondation pour la Nature et pour l’Homme, « *alors que la voiture est plus de 95% du temps stationnée, elle peut coûter en moyenne entre 5 000€ et 9 000€ par an, soit 10 à 12% du budget des ménages* »³⁰. Dans les années 1960, Ivan Illich proposait de calculer la vitesse moyenne réelle de la voiture. Il compare le coût kilométrique de la voiture (englobant les dépenses de carburant, d’achat de véhicule, d’assurances, etc.) et le salaire horaire, avant de conclure qu’en moyenne un.e automobiliste se déplace moins vite qu’un.e cycliste³¹. Ce concept de « *vitesse généralisée* », en référence à celui de coût généralisé, ne prétend pas avoir une quelconque pertinence scientifique si ce n’est révéler la contre-productivité de la voiture dans la plupart des situations. Conçue comme un moyen de gagner du temps, et d’accéder à des emplois et donc à une rémunération, la voiture peut agir aujourd’hui comme un frein impossible à lever³².

Ce frein est d’autant plus difficile à lever qu’il a aussi des ancrages plus psychologiques que purement économiques. L’achat d’une voiture représente un investissement conséquent, et par aversion à la perte, de nombreux individus vont chercher à le rentabiliser en l’utilisant prioritairement, alors même que d’autres solutions de mobilité seraient plus efficaces et moins chères. D’une certaine façon, les coûts importants liés à la possession d’une voiture nuisent au report modal³³.

1.1.5. Les enjeux culturels

Afin de comprendre comment transformer l’espace public que constitue le parking, il est nécessaire de se pencher sur la perception du parking et de la voiture dans l’imaginaire collectif. Dans un premier temps, nous allons nous intéresser à la représentation collective du parking et dans un second temps à celle de la voiture au travers du prisme culturel (cinéma, art moderne, musique, psychologie).

²⁸ QU’EST-CE QU’ON FAIT ?! et ADEME, « La mobilité de demain - Qu’est-ce qu’on fait ? », URL complète en biblio.

²⁹ Alexandre LECHENET, « Forfait post stationnement : ces villes qui collectent le plus », *La Gazette des Communes*, 22 avril 2021, URL complète en biblio.

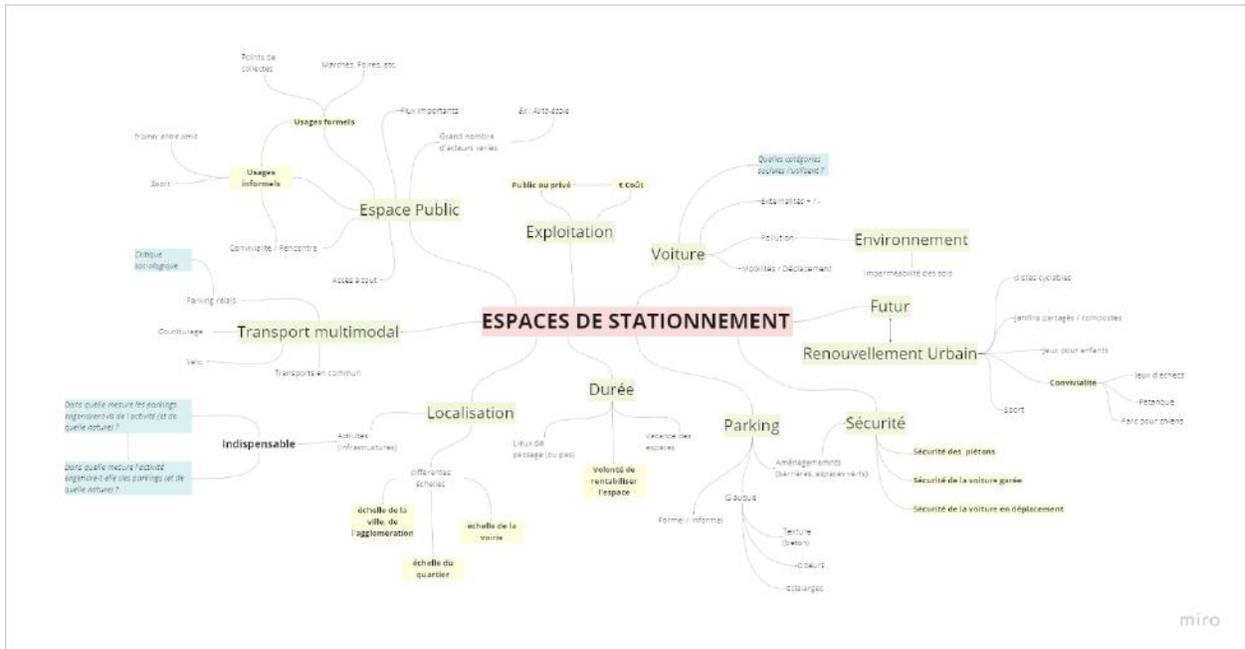
³⁰ FONDATION POUR LA NATURE ET POUR L’HOMME, « 5 bonnes raisons de laisser sa voiture au garage lorsqu’on a le choix... et surtout en ville ! », *Fondation pour la Nature et pour l’Homme*, 27 novembre 2020, URL complète en biblio.

³¹ Illich IVAN, *Energy and Equity*, URL complète en biblio.

³² Frédéric HERAN, « About the effective speed of transport. An Ivan Illich’s concept revisited », *Revue d’Economie Regionale Urbaine*, 2009, n° 3, pp. 449-470.

³³ Giulio MATTIOLI, Cameron ROBERTS, Julia STEINBERGER et Andrew BROWN, « The political economy of car dependence », *op. cit.*

Nous allons maintenant nous pencher sur la représentation du parking. Voici les éléments ressortis de notre brainstorming sur le stationnement :



Premier point : les parkings sont « *glauques* », inhospitaliers. On peut facilement s’y sentir en insécurité, en raison de l’éclairage, l’odeur, la texture. Pour illustrer cette idée, on note son usage très fréquent dans les films d’horreur. Cette notion d’angoisse liée au parking se retrouve dans le film d’horreur éponyme, *Deuxième sous-sol*, réalisé par Franck Khalfoun, en 2007. Rachel Nichols se fait kidnapper dans un parking souterrain, prise au piège dans ce parking comme dans un labyrinthe.



Figure 1 : Extrait du film *Deuxième Sous-sol*. Source: *Parking Lots in the Movies: Halloween Horror Edition* (way.com) (2007)

Aujourd’hui, les designers et architectes tentent de briser cette image d’insécurité associée au parking. Pour ce faire, ils ajoutent des éléments naturels, artistiques, tels que des peintures murales. Ou bien tentent de l’améliorer à l’aide d’une meilleure lumière. Sur ce point, une étude psychologique réalisée par Waleed Shehata résume les caractéristiques positives et négatives de parkings en vue d’améliorer la perception de sécurité et d’esthétique de ce lieu.

Table. 2 The conclusion and recommendations of design elements as well as other variables in parking spaces

Enhancing both attractiveness & security	Disturb both attractiveness & security	Recommended for enhancing attractiveness	Recommended for enhancing sense of security
Physical features			
Vegetation and trees	Graffiti	Water elements	Water elements
Flowers	Strong spatial enclosure	Sitting benches	Sitting benches
Regular maintenance	Fences and walls		CCTV cameras
Children Playground	Trash canes		
Good scene illumination	Rubbish		
Architectural & landscape style	Noticeable electric boxes		
	Bare soil		
Time of day			
Daytime			
People & Activities			
Nu. of space users			Interesting activities
Children playing			Increased vehicles
			Security staff existence

Ainsi cette étude conclut que pour améliorer l’attractivité et le sentiment de sécurité, il existe des solutions efficaces telles que : la végétation (arbres et fleurs), le bon entretien du lieu, des jeux pour enfants, de beaux éclairages, des éléments architecturaux et décoratifs, des éléments aquatiques telle qu’une fontaine, et enfin des bancs.

Second point : Les parkings sont perçus comme un espace de « *zonage* », convivialité, interactions sociales. On y passe du temps entre ami.e.s, pour écouter de la musique, discuter, faire du sport (roller, ballon, skate, ...). Que ce soit pour des usages formels (au sens qu’ils sont prévus par des institutions, tel que le cinéma drive-in, ou les marchés) ou informels, les parkings sont investis par la société de multiples façons. À Saint-Etienne, nous avons eu l’occasion d’observer des habitant.e.s investir le parking du Jardin des Plantes en soirée dans un but récréatif. Ces usages informels de parkings sont intéressants à noter et contrastent avec l’image d’insécurité analysée plus haut. Cette représentation collective du parking comme lieu de sociabilité est très présente dans les films, particulièrement les films américains, où l’on peut voir des adolescent.e.s passer du temps entre ami.e.s adossé.e.s à leur voiture. Le film *Fast and Furious*, *Tokyo Drift* pousse ce trait à l’extrême. Cependant, en France, cette idée de parking comme lieu social pour les jeunes est atténuée, du fait d’une différence culturelle palpable. Ceci-dit, les films français font également du parking un lieu social, de rencontres. Le film *Drôle d’endroit pour une rencontre* (François Dupeyron, 1988), où Catherine Deneuve rencontre Gérard Depardieu sur un parking est un exemple parmi d’autres.

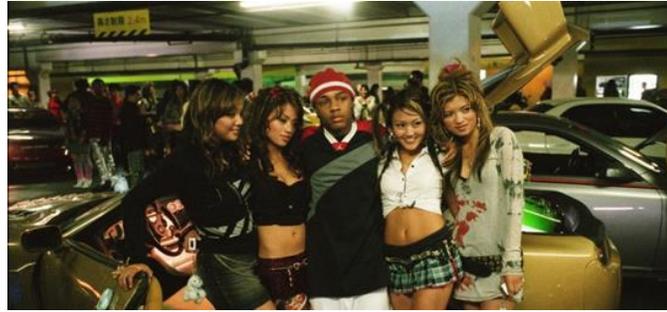


Figure 2 : Image du film Tokyo Drift, réalisé par Justin Lin (2006)

Enfin, afin de conclure avec cette réflexion sur l'image collective du parking, on peut s'intéresser à la façon dont les artistes utilisent le parking dans leurs œuvres. Les parkings sont un objet central pour les photographes urbains. Le but de la photographie urbaine est d'examiner comment les personnes et leur environnement (la ville) interagissent, de façon harmonieuse - ou non. Ce type de photographie offre une analyse intéressante de la société, « *au sens psychologique, écologique et architecturale* ». Avec le cliché, *Europarking Building* (2007), l'artiste Spencer Tunick crée un contraste fort. Le béton et la froideur du parking heurtent la chaleur humaine des centaines de personnes participant à son installation.

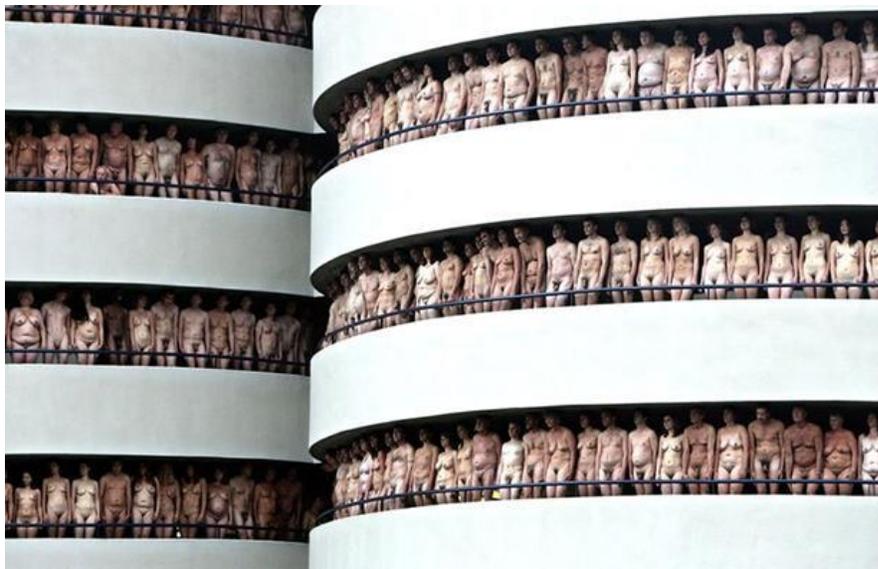


Figure 3 : Europarking Building. Source: Spencer Tunick (2007)

Passons désormais à la représentation de la voiture et les enjeux culturels qu'elle sous-tend.

L'auteur Steven Gössling analyse la représentation de la voiture et sa *glamourisation*, notamment dans les productions culturelles. Il mentionne la citation : " *good movies involve cars* ». Elles sont présentes dans les films depuis les premiers jours du cinéma, dès 1914. Elle incarne une symbolique qui évolue avec la société. En effet, le genre *road movie* est né après la Seconde Guerre mondiale³⁴. La voiture y est un

³⁴ Timothy CORRIGAN, *A Cinema Without Walls: Movies and Culture After Vietnam*, Rutgers University Press, 1991.

élément de liberté³⁵, le miroir d'une société qui met au second plan l'unité familiale et les structures traditionnelles. Elle façonne de nouvelles normes sociales. La centralité des voitures dans les films a été étudiée par un panel d'études concluant que la voiture est une maison, un objet d'art, un instrument de crime, une arme, un business, un lieu romantique, une voie d'évasion. Les films confirment que l'utilisation de la voiture est une norme³⁶ : tout le monde l'utilise dans la vie quotidienne. Tout en ouvrant les perspectives de son usage car elle n'est pas utilisée seulement pour les transports. Ces films portraying les voitures peuvent servir de modèle pour le public, influençant les pratiques. Par exemple, les films *Fast and Furious* (2001-) donnent à voir un mode de conduite très agressif et dangereux, perçu comme désirable et « cool ». Aussi, les lieux iconiques comme la Route 66 participent à la glamourisation de la voiture.

Dans un autre registre, celui de la musique, la voiture est aussi fortement symbolique. Les caractéristiques de la voiture varient en fonction de l'intention de l'artiste. Qu'il veuille donner à voir la dépression, l'oppression, la célébration, la puissance. Elle est très présente dans l'univers du rap en particulier. On n'imagine pas un clip de rap dans un train ou sur des vélos. Cela permet d'illustrer que la voiture est bien plus qu'un mode de transport, elle a un caractère ostentatoire au sens donné par T. Veblen. Roland Barthes dans *Mythologies*³⁷ illustre ce propos en disant : « Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez équivalent des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. »

Sonja Haustein and Thomas A. Sick Nielsen³⁸ identifient qu'il existe à travers l'Europe des différences considérables dans les cultures autour des mobilités. L'utilisation croissante des vélos dans les villes contribue à ce changement de culture : la voiture n'est plus une nécessité.

³⁵ Steven COHAN et Ina Rae HARK, *The Road Movie Book*, 1997.

³⁶ Matt WATSON, Mika PANTZAR et Elizabeth SHOVE, *The Dynamics of Social Practice. Everyday Life and How It Changes.*, 2012.

³⁷ Roland BARTHES, *Mythologies*, Editions du Seuil, 1957.

³⁸ Sonja Haustein and Thomas A. Sick Nielsen, *European mobility cultures: A survey-based cluster analysis across 28 European countries* (2016)

Table 1.3 Share of Trips Made by Bicycle and Growth Rates, Various Cities

City	Trips Made by Bike (%)	Growth by Period
London, UK	1.2% (2006)	2000–2008: +99%
Bogota, Columbia	3.2% (2003)	1995–2003: +300%
Berlin, Germany	10.0% (2007)	1975–2011: +275%
Paris, France	2.5% (2007)	2001–2007: +150%
Barcelona, Spain	1.8% (2007)	2005–2007: +100%
Amsterdam, The Netherlands	37.0% (2005)	1970–2005: +48%
Portland, OR	6.0% (2008)	1990–2008: +445%
Copenhagen, Denmark	38.0% (2005)	1998–2005: +52%
Münster, Germany	35.0% (2001)	1982–2001: +21%
Freiburg, Germany	27.0% (2007)	1982–2007: +80%
Odense, Denmark	25.0% (2002)	1994–2002: +9%
Groningen, The Netherlands	40.0% (since 1990s)	1990–2005: +0%

Source: Pucher, J., Dill, J., Handy, S., 2010. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. *Preventive Medicine* 50, 106–125.

On peut voir dans leur étude que le cyclisme a le vent en poupe en Europe. Néanmoins, ce n'est pas le cas dans le reste du monde.

De plus, le développement des technologies de communication et d'information a contribué à ce changement de culture autour de la voiture. En effet, comme le montre Watson³⁹, chaque transition sociotechnique implique une transition dans les pratiques. Les applications pour smartphones ouvrent le champ des possibilités. Elles permettent un accès aux informations de transports (les horaires, le coût), mais aussi une intégration intermodale (tram, train, métro, bus, vélos en libre-service, covoiturage). Enfin, le développement de services de transport individuel tel que Uber, qui contribue aussi au déclin de la possession de voiture individuelle.

En outre, si l'on s'intéresse à la place qu'occupe la voiture selon les classes sociales, on peut voir que c'est un marqueur social déterminant. Elle occupe des fonctions très différentes selon qui l'utilise, un.e cadre supérieur.e ou un.e salarié.e⁴⁰.

³⁹ Matt WATSON, Mika PANTZAR et Elizabeth SHOVE, *The Dynamics of Social Practice. Everyday Life and How It Changes.*,

⁴⁰ Luc BOLTANSKI, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », 1975.

Tableau 6 L'USAGE DE LA VOITURE								
	salariés agricoles	ouvriers	employés	cadres moyens	agriculteurs exploitants	petits patrons	industriels gros commerçants	cadres supérieurs
6-1 kilométrage moyen par voiture et par an (1)	9 147	10 168	11 048	12 404	8 639		16 683	14 368
6-2 part du kilométrage effectué en trajets privés et de loisir (2)		71,5	59,8	34,7	34,3	35,0	56,6	
6-3 utilisent leur voiture dans l'exercice de leur profession (2)		20,2	34,3	88,6	80,1	65,6		
6-4 utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail (2)		31,3	46,0	53,7	44,7	57,5		
6-5 conduisent tous les jours ou presque (3)		35,8	45,4	47,4	59,9	63,1		
6-6 parcourent plus de 20.000 km par an avec leur voiture (4)		16,0	22,0	15,0	29,0	32,0		
(en pourcentage)								
Sources : (1) G. Bigata, <u>Les conditions de vie des ménages en 1971</u> , op. cit. ; (2) J.-R. Carre, J. Dumazedier, <u>Les loisirs en France</u> , Paris, CRU, 1967 ; (3) IFOP, juin 1972 ; (4) IFOP, aout 1971								



Figure 4 : La voiture et comédie musicale. Image du film Grease, réalisé par Randal Kleiser (1978)



Figure 5 : La voiture et romance. Image du film *Rebel Without a Cause* réalisé par Nicholas Ray (1955)



Figure 6 : La voiture et crime. Image du film « *Goodfellas* réalisé par Martin Scorsese (1990)

Pour conclure, certain.e.s artistes ont eu vis-à-vis de la voiture un regard critique et dénonciateur dès les années 80. La voiture étant ici le symbole de la société de consommation et de l'excès. Ainsi, l'artiste contemporain Arman a réalisé *Long Term Parking* (1982). Cette œuvre traduit la tendance à l'accumulation de biens superflus de la société.



Figure 6 : *Long Term Parking*, Arman (1982)

1.2. Les espaces de stationnement comme objet de renouvellement urbain

Nous venons de voir que les enjeux de la place de la voiture et du stationnement sont nombreux et que ce dernier impacte l'espace public. A mesure que ces enjeux sont connus et révélés au grand public, les politiques publiques investissent ce champ d'action et mettent en place des projets innovants pour réinventer la relation historique entre la voiture et l'espace public. Ces innovations ciblent tout type de stationnement, qu'il soit aérien, souterrain, au bord d'une chaussée ou dans un parking plus vaste. Nous allons analyser à partir d'exemples concrets issus du monde entier comment la place de la voiture est prise en compte.

D'une part, certains projets combinent temporairement la fonction initiale des parkings avec d'autres fonctions. D'autre part, il existe des projets qui ont modifié les espaces de stationnement en changeant radicalement la fonction initiale de ces derniers. Enfin, il existe certaines villes qui ont choisi de repenser toute leur organisation urbaine sans la voiture, comme c'est le cas de Pontevedra en Espagne.

1.2.1. Des parkings qui changent temporairement

Dans un premier temps, il existe des formules d'aménagement des espaces de stationnement où ces derniers gardent leur fonction primaire et la combinent avec d'autres fonctions de façon temporaire.

Depuis les années 2000, l'urbanisme a beaucoup évolué et a adopté de nouvelles logiques et dynamiques d'aménagement. Le sociologue François Asher avait développé la notion de « chrono-urbanisme » pour évoquer cette appropriation de l'espace avec des usages multiples en fonction de la temporalité. De nombreux auteurs et autrices ont développé cette idée de flexibilité de l'aménagement (Gwiazdzinski parle de « ville malléable »), qui est très pertinente au vu des enjeux contemporains qui exigent une flexibilité et une grande adaptation : de multiples aménagements temporaires ont vu le jour après la crise du Covid-19 par exemple.

Plusieurs terminologies sont incluses dans la notion globale d'« urbanisme temporaire ». Il y a par exemple l'urbanisme transitoire, qui signifie l'occupation de lieux vacants, non-utilisés et/ou ouverts. Il implique une démarche de participation citoyenne pour l'avenir de ces lieux. L'urbanisme transitoire peut ainsi laisser place à de véritables projets pérennes, où la concertation aurait eu un impact, on parlerait alors d'« urbanisme en transition ». Cette notion est liée à celle de l'« urbanisme tactique », notamment définie par Mike Lydon, qui soutient l'idée d'une transformation sans délai des espaces publics et lieux délaissés avec une action territorialisée et locale, pour mener à des changements pérennes.

Les places de stationnement aux bords des chaussées font souvent l'objet de ce type d'aménagements temporaires. Le concept est né aux Etats-Unis, à San Francisco en 2005 (« Pavement to Parks »), dans le cadre de la journée PARK(ing) DAY invitant les individus à se réapproprier les espaces de stationnement le temps d'une journée. Ces aménagements sont appelés « parklet » (« petit parc ») tandis qu'au-delà de la frontière, au Québec, ils sont connus sous le nom de « placottoir » (en référence au verbe « placotter » signifiant bavarder). Ces aménagements réalisés sur des places de stationnement constituent un prolongement du trottoir et permettent aux habitant.e.s et commerçant.e.s de réinvestir l'espace avec créativité, pour de multiples usages : artistiques, sportifs, conviviaux...⁴¹ San Francisco, Montréal mais aussi Paris (dans le cadre du projet « Paris aux piétons » de 2015) ont adopté ce modèle de transformation innovant, pratique et facilement aménageable. Dans son *Guide sur le parklet*⁴², la ville de Montréal, qui comme Saint-Etienne fait partie du réseau des Villes du Design de l'UNESCO, souligne les nombreux atouts de ces aménagements : à la fois peu coûteux et rapides à réaliser, ils permettent de réinventer efficacement l'espace public et le partage de la rue.



Figure 7 : Parklet à Paris en 2019 - ©Christophe Belin – Ville de Paris



Figure 8 : Placottoirs à Montréal en 2014 - ©Ville de Montréal

D'autres types d'aménagements des places de stationnement existent dans le monde, en vue d'accomplir des objectifs multiples. La ville de Santa Barbara aux Etats-Unis a par exemple choisi de requalifier temporairement des nappes de stationnement en vue de répondre à un besoin social. Nous nous baserons sur l'article « *Parking by Design* »⁴³.

Nous nous attarderons ici sur le cas du « Safe Parking Program » à Santa Barbara en Californie, pour dépeindre la flexibilité de l'espace que représente le parking lorsqu'il s'agit de répondre à un besoin social. En effet, la crise du logement qui affecte l'Etat Californien est patente. L'inflation des prix du parc immobilier amène à penser des techniques de « *réutilisation adaptative* » et de « *renovation urbaine créative* » dans une démarche de développement durable : « *Les structures de stationnement sous-utilisées représentent alors une solution non-conventionnelle à la crise de logement de l'Etat, ou au moins*

⁴¹ Frédéric HERAN, « Le printemps des parklets », *Transports urbains*, 2020, vol. 137, n° 2, pp. 16-16.

⁴² ADUQ et CRE-MONTREAL, *UN GUIDE DU PARKLET / PLACOTTOIR POUR MONTREAL ou comment développer un outil favorisant une dynamique collective du partage de la rue* [Rapport], Montréal, 2016, URL complète en biblio.

⁴³ Shayna GROPEN et Lane SUTHERLAND, « *Parking by Design: A Comprehensive study on the adaptive reuse of parking structures* (PhD Design) », URL complète en biblio.

présenter des options pour les personnes qui ont désespérément besoin d'un abri de base contre les éléments »⁴⁴.



Figure 9: « Janis Adkins lives in her van at the Goleta Community Covenant Church in Santa Barbara » - © Mark Seliger⁴⁵

Ainsi, le dispositif « Safe Parking Program » a été mobilisé à Santa Barbara : l'objectif est de réserver des aires de stationnement peu utilisées pour les sans-abris résidant dans leur véhicule de 20 heures à 7 heures du matin. Ces aires de stationnement sont désignées comme étant sûres ; elles permettent également aux personnes de bénéficier d'un endroit calme en toute légalité pour la nuit. Cependant, certaines conditions régulent l'accès au dispositif : un permis de conduire, une immatriculation du véhicule et une assurance automobile sont nécessaires. En parallèle, « Safe Parking Program » offre également des services de relogement rapide et d'autres services d'aide au logement aux membres de la communauté. L'association New Beginnings⁴⁶ gère ce dispositif depuis 2004 en synergie avec des églises locales, des agences gouvernementales et des entreprises, entre autres. Le programme s'est déployé dans d'autres pays depuis.

On voit ici une articulation entre le parking standard le jour et le lieu de repos la nuit et une requalification de l'espace de stationnement afin d'apporter une solution temporaire et transitoire au besoin de logement.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Jeff TIETZ, « Jeff Tietz: The Sharp, Sudden Decline of America's Middle Class », *Rolling Stone*, 25 juin 2012, URL complète en biblio.

⁴⁶ « Safe Parking Shelter and Rapid Rehousing Program | New Beginnings », 5 octobre 2015, URL complète en biblio.

1.2.2. Des parkings complètement transformés

Espace de convivialité et d'activités : De nombreuses initiatives françaises et internationales ont transformé radicalement l'usage d'un parking. Une des manières les plus répandues de transformer un parking est d'y supprimer la voiture et de rendre l'espace piéton, en le transformant en place publique afin de le redynamiser. C'est le cas de la *Place Jacquard* à Saint-Etienne qui est depuis 2011 devenue un espace piéton aménagé, convivial et central pour le quartier, après avoir été un parking⁴⁷. Cet espace est consacré désormais à la promenade, au loisir et au commerce, organisé de façon à accueillir ponctuellement le marché du quartier. Les équipes de *designer.euse.s* du projet (agence d'urbanisme AWP) ont également tenté de ramener la convivialité dans ce lieu en créant différentes séquences et ambiances urbaines sur la place avec trois « salons urbains » consacrés à la danse, au jeu et au repos. A travers cet exemple, nous voyons que la stratégie d'aménagement et du design impacte l'appropriation d'un espace par l'utilisateur.



Figure 10 : Salons urbains de la Place Jacquard à Saint-Etienne - ©awp.fr

Îlot de Fraîcheur : D'autres projets ont utilisé les espaces de stationnement comme espace pour rapporter de la verdure dans un quartier. En Seine-Saint-Denis, la ville d'Aubervilliers a converti en 2019 un ancien parking de l'association Ateralia en jardin avec le projet « *Lisière d'une Tierce-Forêt* ». Le projet porté par le cabinet Fieldwork avait pour but de lutter contre les îlots de chaleur urbains dont était victime la ville, très peu fournie en espaces verts. L'objectif de cette transformation était d'une part environnementale, et selon l'ADEME, ce projet aurait eu pour impact une diminution de la température de surface de -1°C à -3°C en journée⁴⁸. Les porteur.euse.s du projet pensent d'ailleurs que les bienfaits de cet îlot de fraîcheur auront lieu dans le temps, avec la croissance de la végétation. D'autre part, cet ancien parking est devenu un lieu de convivialité où se rassemblent les personnes isolées accueillies par l'association Ateralia.



Figure 11 : Parking AVANT/APRES la transformation - © Fieldwork Architecture

⁴⁷ « Salon Urbain Saint-Étienne - Pavilion/Urban Design/Landscape - Projects », AWP, URL complète en biblio.

⁴⁸ ADEME, « Réimplanter la forêt en ville pour lutter contre l'îlot de chaleur urbain » *Végétaliser : Agir pour le rafraîchissement urbain* [Rapport], Ils l'ont fait, 2020, URL complète en biblio.

Le souterrain : Une autre tendance de transformation des espaces de stationnement cible les parkings souterrains, que l'architecte Dominique Perrault appelle urbanisme « *groundscape* »⁴⁹ que l'on peut traduire comme « *paysage du sous-sol* », en opposition au « *landscape* ». Selon lui, cet urbanisme « *enraciné* » voit le souterrain comme un prolongement de la ville du dessus et non comme deux environnements strictement séparés. Il pense donc que cet espace souterrain a un grand potentiel dans notre monde actuel où le foncier est rare. En outre, dans la capitale française où le foncier est justement très rare, plusieurs parkings souterrains ont été transformés en fermes urbaines. La start-up Cycloponics gère « *La Caverne* », ancien parking Raymond Queneau transformé en ferme bio urbaine en 2017 qui a produit plus de 30 tonnes de champignons et 60 tonnes d'endives en 2020. En répondant à l'appel à projet de la ville de Paris « *Parisculteurs* » et en utilisant les parkings sous-utilisés du bailleur ICF La Sablière, « *La Caverne* » répond à des enjeux écologiques, économiques et sociaux : elle permet en effet de réutiliser un espace délaissé, de développer une agriculture locale, de favoriser les circuits courts et de redynamiser le quartier.



Figure 12 : Inauguration du Parking Raymond Queneau - La Caverne des Parisculteurs - © Cycloponics.co

Le parking à étage : Les autorités publiques du borough de Southwark à Londres ont quant à elles décidé de réaménager un ancien parking à étages de 4000m² en un espace multi-services avec le projet « *Peckham levels* »⁵⁰ (au travers des architectes Carl Turner). Ce « *community hub* » ou « *centre de quartier* » en plein cœur de Londres accueille désormais depuis 2017 sur 7 étages des espaces de travail, des salles de yoga, des studios photos, un auditorium, un salon de coiffure, des bars, des restaurants...En faisant bénéficier particuliers et entreprises, il a permis de redynamiser l'activité économique et l'emploi ainsi que l'activité culturelle locale.

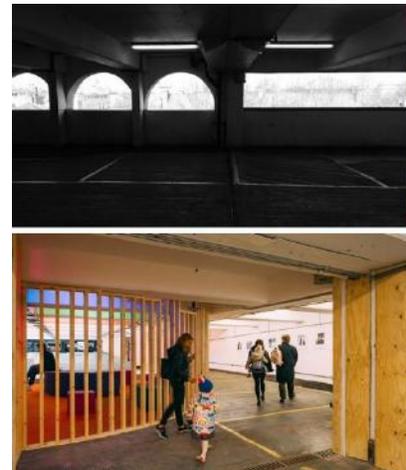


Figure 13 : Peckham Levels AVANT/APRES - ©Tim Crocker – Carl Turner

Ces multiples projets montrent la diversité des usages qu'il est possible de faire lorsque l'on transforme un espace. Chaque initiative répond à sa manière à des enjeux écologiques, sociaux, culturels, économiques, etc. La clé de voûte de chaque projet est de l'ancrer dans le territoire et de l'adapter au contexte. Le parking transformé en îlot de fraîcheur à Aubervilliers répond à la nécessité d'avoir plus de verdure et de créer un espace de convivialité pour l'association d'à côté. Le Safe Parking Program à Santa

⁴⁹ DPA-X et Dominique PERRAULT, "Les futurs du parking. Opportunités dans les sous-sols " *Analyse de l'architecture des parkings souterrains. Valorisation, diversification et intégration au sein des dynamiques urbaines contemporaines* [Rapport], Commande de Indigo group, 2020, URL complète en biblio.

⁵⁰ TURNER WORKS, « Peckham Levels », *Turner.Works*, 2015, URL complète en biblio.

Barbara est une solution à la crise du logement de la ville. La ferme souterraine parisienne quant à elle apporte une agriculture locale dans une ville très urbanisée. En conclusion, il n’y a pas de limites à la créativité et l’inventivité des projets de transformations des parkings, tant que l’on étudie et que l’on intègre les caractéristiques du territoire et ses besoins.

1.2.3. Une transformation radicale de l’espace public : l’exemple de Pontevedra

Nous verrons ici le cas d’une ville où les places de stationnement et les parkings ont totalement disparu en son centre en nous basant sur l’article de Daniel Macenlle : « *Pontevedra : reforma urbana, movilidad activa y salud.* » (2021)⁵¹, soit « Pontevedra : réforme urbaine, mobilité active et santé » en français. Cet article fait partie intégrante de l’ouvrage de Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (Eds.) (2021). « A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa. aux éditions *Universidad de Castilla-La Mancha.*

Selon l’auteur, la voiture fait l’objet d’une lecture dichotomique. D’un côté, l’aspect positif avec la notion de progrès, de mobilité et de confort que suggère la voiture : c’est un « *objet de vénération qui a influencé de manière très importante le design de nos villes* », écrit-il. Mais il y a également l’aspect négatif qui renvoie à toutes sortes d’externalités provoquées par la voiture telle que la pollution atmosphérique, le bruit, les morts et les blessés... Aujourd’hui, le trafic motorisé dans les villes est questionné et plusieurs concepts ont émergé : les zones bleues, l’opération de régulation du stationnement à Majorque, des restrictions au trafic piétonnier... Mais selon Macenlle, ces concepts présentés comme des solutions n’en sont pas : ils ont permis, au mieux, une amélioration mais pas une résolution au problème général de la mobilité urbaine et de la sécurité routière et la considération des formes de mobilités douces reste inférieure à celle allouée au véhicule individuel.

Ainsi, la réforme urbaine adoptée par Pontevedra, une ville de 83 000 habitants dans le nord-ouest de l’Espagne, intrigue et propose une solution en intervenant drastiquement sur l’espace public. Elle se présente en effet comme une ville alternative et tend à replacer l’individu au centre de la vie urbaine (en partant du constat que l’espace public est davantage dédié à la voiture). Ce serait, selon l’auteur, le meilleur moyen d’atteindre un niveau de qualité optimal pour vivre dans un environnement harmonieux. Pour atteindre cet objectif, le fil rouge de ce projet a été de partir du principe qu’un enfant puisse se déplacer en conditions de sécurité et d’accessibilité partout dans la ville. Celle-ci a démarré depuis l’élection du maire Miguel Anxo Fernandez Lores en 1999 : c’est donc un processus de transformation qui s’inscrit dans le temps long. Ancien médecin, le maire a voulu redonner une place centrale aux mobilités piétonnes car selon-lui, la marche est le moyen de déplacement le plus naturel pour se déplacer sur des distances courtes ne dépassant pas les 3km. C’est aussi un moyen de diminuer les problèmes de santé liés à l’obésité et aux problèmes cardio-vasculaires. De plus, à la fin des années 1990, on comptait plus de 27 000 voitures circulant quotidiennement dans le cœur historique de la ville, ce qui a fortement encouragé la mise en place de la réforme.

L’auteur qualifie Pontevedra comme originellement inhospitalière, anodine, où les usager.e.s vulnérables et les piétons étaient exclus, 80% des espaces publics étant dédiés à la circulation routière. La

⁵¹ Daniel MACENLLE, « Pontevedra: reforma urbana, movilidad activa y salud », in *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha., 2021, URL complète en biblio.

réforme urbaine s'est donc imposée dans un contexte particulièrement favorable à la voiture ; ça a été une transformation profonde de l'espace public et de ses usages. « L'objectif : créer un espace public démocratique, égalitaire où tous peuvent se mouvoir de manière autonome, indépendamment des circonstances physiques, où tous s'approprient et habitent l'espace public ». Dans cet élan, de nombreuses opérations ont été réalisées comme la suppression de barrières architecturales afin d'atteindre un meilleur équilibre environnemental et promouvoir la cohésion sociale.



Figure 14: La rue Riestra avant et après la réforme – © Conseil de Pontevedra



Figure 15: Plateforme unique sans barrière architecturale pour faciliter la mobilité piétonne - © Conseil de Pontevedra

Daniel Macenlle explique que la réforme a cependant connu des obstacles : en effet, les changements suscitent souvent la peur et penser l'élimination d'espaces de stationnement dans le centre de la ville mais aussi la suppression de voies entières de circulation ou encore dédié un tronçon entier d'une nationale à un nouvel usage piéton peut provoquer un rejet. Mais ce qui a permis la réussite de la réforme a été, notamment, l'alignement des équipes techniques municipales avec le projet mais aussi le choix des élus d'avoir mis en œuvre la réforme malgré les contestations -en prenant le risque de perdre les prochaines élections, comme le précise l'auteur. Aussi, tous les départements municipaux ont été impliqués dans le projet : cette implication homogène et l'approche transversale employée a fait la force et la réussite de la réforme.

Notons par ailleurs que la réforme urbaine de Pontevedra a démarré dans le centre historique puis s'est étendue au reste de la ville. Récupérer la ville pour les citoyen.e.s exige de récupérer l'espace

dédié au véhicule privé et de le redonner aux piétons : l'élaboration de *plateformes uniques* a donc émergé.



Figure 16: Coordination entre les divers départements de l'administration locale - © Conseil de Pontevedra

Les *plateformes uniques* sont des espaces où le trafic est très restreint et où il est interdit de se garer -sauf pour des usages très spécifiques déterminés. Ce sont également des espaces où les barrières architecturales sont minimisées et où tout le monde peut se mouvoir de manière autonome en conditions de sécurité. La vitesse est limitée au pas d'un piéton et la vitesse maximale au sein de ces espaces spécifiques est de 10 km/h. Au sein des plateformes uniques, l'ordre des moyens de déplacement s'est inversé de la sorte : Piétons > Vélos > Transports publics > Véhicules privés.

Afin de permettre un tel changement de paradigme, plusieurs formes de récupération de l'espace ont été investies. Récupération des voies à double sens de circulation ; des espaces de stationnement de chaque côté de la voie ; récupération des « trottoirs ridicules qui ne dépassent pas 1m30 de large » et transformation des rues avec des voies de 3m de large pour les voitures et de 4m30 pour les piétons en laissant des zones de stationnement pour un temps très limité.



Figure 17: Cartographie des plateformes uniques à Pontevedra - © Google Earth et Conseil de Pontevedra

Depuis la réforme urbaine, une réduction de 65% des émissions de CO2 (2015) a été constatée. Désormais, 66% des déplacements se font à pied ; 5% à vélo et 29% en véhicule motorisé. De plus, l'objectif initial de réintégrer l'enfant comme citoyen à part entière dans le complexe urbain a été atteint puisque 80% des écoliers vont maintenant à l'école à pied. On assiste également à une réduction drastique du trafic motorisé de 97% dans le centre historique ; de 77% dans le centre-ville et de 57% dans le reste

de la ville d'après les données municipales de 2017. Notons aussi qu'en parallèle, des parkings périphériques ont été habilités à 15 min à pied du centre : finalement, serait-ce déplacer progressivement le problème vers le périurbain ?

En conclusion, cet article « Pontevedra : réforme urbaine, mobilité active et santé » de Daniel Macenlle nous permet de tirer plusieurs conclusions quant à l'idée de déclasser la voiture d'un territoire donné et de repenser l'espace public au profit du piéton et des mobilités douces. Selon l'auteur, il est impossible de transposer tel quel ce modèle à d'autres villes car il faut tenir compte de la particularité de chaque ensemble urbain pour pouvoir définir une réforme adaptée aux enjeux locaux. L'exemple de Pontevedra n'est donc pas une panacée. Cependant, des éléments peuvent être réinvestis ailleurs tels que le principe de récupération de l'espace public ; de réduction du véhicule privé et une revalorisation des moyens de transports alternatifs non polluants. Le fait de replacer l'enfant et les usager.e.s vulnérables au centre de l'espace public est également un postulat pouvant être récupéré par d'autres villes en quête de réforme urbaine. Comme nous l'avons vu, l'investissement et l'implication des pouvoirs publics -élus locaux et équipes techniques- sont également des éléments cruciaux afin de parvenir à mettre en place un modèle de mobilité viable, alternatif et plus respectueux de l'environnement malgré les contestations. Le designer M. Armengaud a d'ailleurs souligné la place centrale qu'ont les élus locaux en prenant l'exemple de la participation citoyenne dans les projets, où ce sont finalement les élus qui ont le dernier mot : *« il y a quand même une chose qui arrive très souvent, [...] les élu.e.s vous appellent : "Bon. Faites ce que vous voulez, hein" »* (Annexe 2). Ce que M. Armengaud souligne ici, c'est le pouvoir de décision des élus qui ne tiennent pas toujours compte des opinions citoyennes malgré les réunions de concertation réalisées.

Finalement, le cas de Pontevedra montre qu'il est possible de repenser l'espace public urbain, notamment à l'heure du réchauffement climatique.

1.3. Le cas de Saint Etienne : une typologie

Dans cette partie, nous présenterons les caractéristiques sociologiques, géographiques et historiques de Saint-Etienne afin de comprendre le rapport que la ville entretient avec le transport automobile et les espaces de stationnement. Dans cette perspective, nous nous pencherons également sur l'urbanisme et les politiques de la ville mises en place par la municipalité.

Saint-Etienne est une ville ouvrière, pourtant plutôt orientée à droite car il n'y a jamais eu de grands mouvements ouvriers. La ville abrite peu de catégories socioprofessionnelles supérieures et peu de diplômé.e.s de l'enseignement supérieur. La population y est également vieillissante : on y trouve moins de 30/50 ans et plus de personnes âgées que dans les autres grandes villes. Pourtant, Béal, Cauchi-Duval, Gay, Morel Journal et Sala Pala⁵² estiment qu'il ne s'agit pas particulièrement d'une ville pauvre. La composition sociodémographique de la population stéphanoise est fortement marquée par l'histoire de la ville. En effet, le développement de la ville aux XIXe et XXe siècles s'est appuyé sur ses activités industrielles et a donc favorisé une présence importante des populations ouvrières, lesquelles

⁵² Vincent BEAL, Nicolas CAUCHI-DUVAL, Georges GAY, Christelle MOREL JOURNAL et Valérie SALA PALA, *Sociologie de Saint-Étienne*, La Découverte, Repères, 2020, URL complète en biblio.

représentaient encore 43% de la population active en 1968⁵³. L'essor industriel de la ville attire également une main-d'œuvre étrangère tout au long du XXe siècle : Saint-Etienne devient ainsi une ville d'immigration qui attire successivement des populations italiennes, espagnoles et arméniennes dans l'entre-deux-guerres, puis principalement maghrébines dans l'après-guerre. Au regard des pratiques automobiles, en 2018, 68,1% de la population stéphanoise possède au moins une voiture⁵⁴. Le chiffre est en très légère baisse par rapport à 2013 (68,9%) et reste moins élevé que le taux d'équipement ligérien, qui s'élève à 82,9%⁵⁵. En comparaison, avec d'autres grandes villes avoisinantes, l'équipement automobile stéphanois est plus élevé qu'à Grenoble (63,8%)⁵⁶ et Lyon (60,8%)⁵⁷, mais moins qu'à Valence (76,2%)⁵⁸ et Montbrison (83,7%)⁵⁹. Par ailleurs, 47,2% des habitants et habitantes de Saint-Etienne ont un emplacement de stationnement réservé, chiffre en hausse depuis au moins 2008⁶⁰.

Concernant le développement urbain de la ville, Saint-Etienne s'est structuré autour du Furan, rivière affluente de la Loire. La ville s'est donc construite autour d'un axe et non pas autour d'un noyau, comme c'est le cas pour la plupart des villes.

La ville se développe particulièrement au XVème siècle. Les activités de rubanerie, de sidérurgie, de métallurgie ainsi que la manufacture d'armes et l'extraction minière s'installent et contribuent à un fort essor démographique, malgré le dynamisme des villes voisines comme Lyon et Montbrison.

Jusqu'à la révolution industrielle le développement urbain de Saint-Etienne prend la forme d'un papillon aux ailes déployées d'est en ouest, de part et d'autre du Furan. Cependant, lors de la Révolution française, la ville acquiert un rôle administratif plus important : la municipalité récupère les terrains au nord et au sud qui appartenaient jusqu'à présent au clergé. L'axe de développement urbain se fait alors le long du Furan du nord au sud. C'est à ce moment-là que la ville recrute des architectes, notamment Pierre-Antoine Dalgabio qui dessine un plan en damier.

Au tout début du XXème siècle, on fait le constat que la ville étouffe, et sous l'influence des courants hygiénistes, la municipalité décide de démolir afin de percer de grandes avenues (cours Fauriel, ...).

Dans les années 1950, la ville est confrontée à une crise du logement : Saint-Etienne a été touchée par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale et la croissance démographique y est importante, avec notamment une immigration issue de l'Afrique du Nord. Par ailleurs, la qualité de logement est médiocre. A la fin de la guerre, Saint Etienne est désignée « capitale des taudis » et un cinquième de la population n'a pas accès à l'eau courante. On décide alors de construire de grands ensembles (dans le

⁵³ Vincent BEAL, Nicolas CAUCHI-DUVAL, Georges GAY, Christelle Morel JOURNAL et Valérie Sala PALA, « I. Saint-Etienne, ville réelle », *Reperes*, 23 janvier 2020, p. 15.

⁵⁴ INSEE, « Dossier complet – Commune de Saint-Étienne (42218) | Insee », URL complète en biblio.

⁵⁵ INSEE, « Équipement automobile des ménages en 2018 | Insee », URL complète en biblio.

⁵⁶ INSEE, « Dossier complet – Commune de Grenoble (38185) | Insee », URL complète en biblio.

⁵⁷ INSEE, « Dossier complet – Commune de Lyon (69123) | Insee », URL complète en biblio.

⁵⁸ INSEE, « Dossier complet – Commune de Valence (26362) | Insee », URL complète en biblio.

⁵⁹ INSEE, « Dossier complet – Commune de Montbrison (42147) | Insee », URL complète en biblio.

⁶⁰ INSEE, « Dossier complet – Commune de Saint-Étienne (42218) | Insee », *op. cit.*

quartier de Beaulieu et de la Marandinière, puis dans ceux de La Métare et de Montchovet). Cette reconstruction se fait pourtant sans plan et sans organisation urbaine.

En 1954, un rapport pointe l'état particulièrement insalubre du quartier de Tarentaize. Jusqu'en 1970, rien n'est fait et c'est seulement entre 1977 et 1979 que l'on rase l'îlot. A ce moment-là, sont proposés les premiers plans d'urbanisme : ils s'ancrent dans une perspective d'urbanisme très fonctionnaliste, un urbanisme plus quantitatif que qualitatif.

C'est donc à partir de mars 1977 avec l'élection de Joseph Sanguedolce, maire communiste, que l'on propose un plan qui encourage la réhabilitation. Après cette période, on pense la déconstruction plutôt que la démolition. On réfléchit à partir d'un diagnostic. Il s'agit alors d'un travail plus fin, assez innovant pour l'époque. Cette élection produit véritablement une rupture dans les politiques urbaines de la ville. Celles-ci s'orientent dans un premier temps vers un refus des modèles fonctionnalistes, et surtout de leur utilisation qui « *avait permis [aux groupes financiers] de faire de l'urbanisme une source de profit sans se soucier des déséquilibres sociaux* »⁶¹. Il s'agit dans un second temps d'intégrer la population et de s'intéresser à ses besoins.

En parallèle, Saint-Etienne subit la période de désindustrialisation : le chômage est en hausse et les habitants et habitantes quittent la ville. L'agence EPURES montre qu'entre 1968 et 1975 la ville perd environ 3000 habitant.e.s. Entre 1968 et 2012, c'est environ 50 000. Dans les années 1970, le déclin des activités industrielles provoque donc une double crise pour la ville : une crise économique qui entraîne la recomposition de ses activités, de plus en plus tournées vers le secteur tertiaire ; et une crise démographique. Cependant, ce déclin apparent révèle davantage une recomposition qu'une disparition de la ville, puisqu'il résulte essentiellement de la « fuite » des classes moyennes et aisées vers la périphérie stéphanoise. Ces bouleversements socio-économiques ont profondément modifié la structure de la population stéphanoise, qui reste néanmoins marquée par une forte présence des catégories populaires : les employé.e.s, ouvriers et ouvrières représentent 52,8 % de la population active en 2015, ce qui est bien supérieur aux autres métropoles de la région (42,6 % à Lyon, 48,4 % à Clermont-Ferrand et 40,7 % à Grenoble). On y trouve également une faible proportion de diplômé.e.s de l'enseignement supérieur, ce qui traduit les difficultés de la ville à retenir des emplois qualifiés.

La ville-centre souffre particulièrement de cette décroissance démographique, la zone perd aussi en fonctions de services et en fonctions commerciales et culturelles. Par ailleurs, comme ce sont généralement les populations les plus aisées qui partent, la ville perd aussi en revenus. Également, une des spécificités de la ville de Saint-Etienne se trouve dans la composition sociodémographique du centre-ville. En effet, les classes sociales les plus favorisées y sont particulièrement absentes. Cela fait d'ailleurs parties des « *faiblesses* » de la ville identifiées dans le « projet urbain 2030 »⁶² : la ville devrait travailler sur la « *paupérisation des centres urbains* ». L'ouverture du centre commercial Steel en septembre 2020, constitue également un volet de ces politiques inscrites dans le projet urbain 2030, notamment dans

⁶¹ François TOMAS, « L'urbanisme à Saint Etienne depuis le schéma d'aménagement de la métropole d'équilibre », *Géocarrefour*, 1982, vol. 57, n° 2, pp. 131-143, doi:10.3406/geoca.1982.6818.

⁶² Document confidentiel transmis par Jean-Pierre Berger

l'objectif de lutter contre « *des entrées de ville ni attractives, ni emblématiques* » et contre « *une évasion [...] commerciale* » importante.

Le taux de chômage stéphanois est de 20,4% en 2018 alors qu'il est d'environ 9,1% en France. De même, le taux de pauvreté y est de 26%, contre 14,1% pour la France⁶³. En 2014, il y avait dans le centre-ville, entre 12000 et 14000 logements vacants, avec des prix autour de 5€/m². Cela est révélateur de l'état de dégradation du bâti.

Il s'agit alors d'agir sur une zone urbaine en décroissance à la fois en termes économiques et démographiques. D'où les recommandations de l'EPURES de mener des politiques nouvelles et différentes des autres villes. Pour cela, en 1981, la ville lance la première Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH). De manière plus générale, Saint-Etienne s'inscrit dans une perspective métropolisée où les territoires fonctionnent ensemble : c'est une ville de référence pour Roanne, Firminy, Clermont-Ferrand ou Grenoble par exemple, mais pour Saint-Etienne la ville de référence reste Lyon⁶⁴. Par ailleurs, la ville est un pôle pour la vallée du Gier et la vallée de l'Ondaine. On n'y observe pourtant globalement pas de déclin des catégories socioprofessionnelles aisées : il n'y a donc pas eu de perte d'habitants ou d'habitantes à ce niveau mais plutôt une fuite des ménages aisés de Saint-Etienne vers les périphéries.

Alors que Saint-Etienne a été une ville industrielle rayonnante, aujourd'hui, elle n'est plus dans la norme. C'est une ville stigmatisée. Face à cela deux types de stratégie sont possibles : entrer dans la norme, en mettant en œuvre des politiques d'attractivité à destination des classes sociales aisées, ou retourner le stigmate, en affirmant sa différence⁶⁵. A Saint-Etienne la première stratégie est clairement celle choisie par les pouvoirs publics : les quartiers paupérisés sont vus comme les quartiers à problèmes. Cela s'inscrit dans une tendance typiquement française où les villes sont très normées dans ce qui ferait une « bonne ville ». Pourtant, l'aspect populaire peut être valorisé comme caractéristique de la ville, comme à Manchester par exemple⁶⁶. Dans cette perspective, le design est véritablement une stratégie de marketing urbain conçue pour attirer les acteurs et actrices extérieurs et pas pour améliorer le cadre de vie des habitants et habitantes. Dans une ville considérée comme un exemple typique de *shrinking cities* (villes en déclin)⁶⁷, et dans laquelle se pose la question de la reconversion, l'une des principales stratégies utilisées est donc celle du design, qui s'appuie également sur les racines historiques de la ville. Depuis des décennies, Saint Etienne est en effet une ville où se rencontrent art et industrie. Dès les années 1990, la Mairie mise donc sur le design comme moteur de la reconversion économique de la ville, avec la création de la biennale du design en 1998 et celle de la Cité du Design en 2009.

Mais ce choix, qui implique des politiques focalisées sur des stratégies d'attractivité et d'image, provoque des critiques : de manière plus ou moins manifeste, elles sous-tendent des stratégies de

⁶³ INSEE, « Dossier complet – Commune de Saint-Étienne (42218) | Insee », *op. cit.*

⁶⁴ Vincent BEAL, Nicolas CAUCHI-DUVAL, Georges GAY, Christelle MOREL JOURNEL et Valérie SALA PALA, *Sociologie de Saint-Étienne, op. cit.*

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ Pauline CHAVASSIEUX, « Adapter la ville en décroissance sans le dire : expériences stéphanoises de requalification d'îlots urbains (années 1970-1980) », 2018, URL complète en biblio.

gentrification⁶⁸. De manière générale, la place de la voiture et donc celle des autres usager.e.s est un enjeu à Saint-Etienne : Audrey Gamblin⁶⁹ identifie l'établissement d'un « *un meilleur équilibre entre les piétons et automobilistes afin d'améliorer le cadre de vie des habitants à proximité* » comme un des objectifs souhaitables pour la ville.

Concernant les parkings, dans les années 1960, on décide, pour la première fois, de limiter par disque le temps de stationnement sur les zones du centre-ville (place du Peuple, Hôtel de Ville et place des Ursules). Ce fonctionnement n'est pas un succès et pour y remédier, en 1971, 500 parcmètres y sont installés : c'est une première à Saint-Etienne. En 1969, ouvre le parking des Ursules et en 1976 celui de l'Hôtel de Ville. Les parkings Antonin Moine et Gachet Jacquard sont ouverts dès 1976. En 1985, le système de parcmètres est affiné : différents types de tarifications sont établis selon les zones afin de modeler les durées de stationnement. En parallèle, et de manière régulière, le nombre de places payantes augmente, pour concerner jusqu'à 5000 places dans les années 1990. Aujourd'hui, il y aurait 6100 places payantes.

Durant la période des années 1990, on ouvre le parking du Clapier qui reste cependant inutilisé puisqu'il ne fonctionne qu'en tant que parking de gare. D'autres parkings sont également construits dans les secteurs de Jean Jaurès, Fauriel et Jacquard. Comme la verbalisation et le contrôle du stationnement ne sont pas efficaces, le service correspondant est séparé de la police : ainsi, ces métiers se professionnalisent petit à petit. Dans les années 2000, le nombre de procès-verbaux (PV) réalisés a alors triplé. Aujourd'hui, les agents établissent près de 100 000 PV par an, ce qui représente 1,5 millions de recettes.

Par ailleurs, en 2005, de nombreuses places en centre-ville sont supprimées en raison des travaux liés à l'extension des voies de tramway. Celles-ci sont cependant remplacées par une extension d'autres parkings. C'est également à cette période que sont ouverts les premiers parkings-relais.

Les parkings à Saint-Etienne sont gérés de différentes manières : par la régie municipale, par des opérateurs de parkings (QPark, EFFIA, Vinci Park, ...), en collaboration ou par Saint-Etienne Métropole. D'autres sont privés, comme celui de la gare de Châteaureux. Il existe peu de données sur le fonctionnement de ces parkings privés, mais ils ne semblent pas être en situation de saturation.

Trois types de comportements de stationnement sont distingués : les résidents, les pendulaires et les visiteurs. Pour les résidents, tous les parkings (exceptés ceux de l'Hôtel de Ville et des Ursules) proposent un abonnement mensuel moins cher. Pour les pendulaires, des parkings relais sont proposés, dans lesquels on entre avec un abonnement ou un ticket de transport en commun valide. Celui de Châteaureux est très utilisé, celui de Terrasse est généralement rempli aux trois quarts alors que celui de Bellevue est globalement sous-utilisé. Les visiteurs sont intéressants car ce sont également des consommateurs pour les commerces du centre-ville. Ils le sont aussi pour les gestionnaires de parking puisqu'ils ont un taux de rotation élevé.

⁶⁸ Pauline CHAVASSIEUX, Georges GAY, Rachid KADDOUR, Christelle MOREL JOURNAL et Valérie SALA PALA, *(Dé)construire la ville : les villes en décroissance, laboratoire d'une production urbaine alternative*, PUSE, Ecole d'Architecture de Saint-Etienne, 2022, URL complète en biblio.

⁶⁹ Audrey GAMBLIN, « Quel rôle de l'espace public dans les quartiers en renouvellement urbain : l'exemple du territoire stéphanois », 15 septembre 2017, p. 123.

On distingue également deux types de stationnement : le stationnement en voirie (en bordure de la voie publique) et le stationnement en ouvrage (en parking ou en enclos). Il existe également une forme de stationnement dite « sauvage ». Il s'agit du stationnement en dehors des zones autorisées. Cependant, de par sa nature même, il est difficilement mesurable.

Pour le stationnement en voirie, il y a jusqu'à 40 000 places à Saint-Etienne. On distingue les zones bleues (stationnement gratuit mais limité dans le temps), les zones vertes (stationnement de longue durée payant, correspond à environ 3300 places) et les zones jaunes (stationnement de courte durée payant, environ 2420 places).

Pour le stationnement en ouvrage, il existe donc différents parkings que nous avons déjà précédemment évoqués. Le parking de l'Hôtel de Ville est réputé être l'un des plus chers même si cela dépend en réalité de la durée de stationnement. Ce parking est généralement loin d'être complet. Les usages du parking Jean Jaurès sont majoritairement liés aux activités adjacentes (restaurants et cinémas) et le parking est donc plutôt occupé en soirée. Le parking des Ursules est le plus ancien de la ville, il est vieillissant, utilisé principalement par des abonnés et très peu en soirée, probablement à cause de sa mauvaise réputation du fait de sa prétendue insécurité. Le parking Antonin Moine est celui qui est le plus souvent complet principalement du fait des activités commerciales, pourtant, le parking Chavanelle, proche géographiquement, correspond lui à des usages de soirées de fin de semaine. Le parking du Palais de Justice, construit le plus récemment, est très peu rempli, tout comme le parking de Fauriel qui est surtout utile aux pendulaires.

Ainsi, le stationnement en voirie est quasiment toujours saturé que cela soit en soirée ou en journée. Cependant, la situation est différente pour les parkings en ouvrage : même pendant les périodes d'activités intenses, ils ne sont jamais totalement complets. Ainsi, dans ces périodes on trouve toujours jusqu'à 600 places libres.

De manière plus générale, la municipalité a pour objectif affiché « *d'aérer la ville* »⁷⁰. Elle prévoit de démolir 37 000 m² d'ici 2022, afin de revégétaliser et dynamiser économiquement la ville. La municipalité stéphanoise montre sa volonté d'adapter ses politiques urbaines « *aux enjeux du XXI^e siècle* » et notamment d'intégrer les différents modes de déplacement et d'ouvrir la ville grâce à des espaces verts. Ces objectifs sont également soulignés dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT Sud Loire. Par ailleurs, le document déclare clairement l'objectif de « *favoriser au niveau local les alternatives à la voiture individuelle* » et en particulier les modes de transports les plus doux. Les politiques de stationnement doivent servir cet objet : le stationnement doit encourager des modes de transport plus durables et doit surtout servir au report modal, et pas seulement pour les voitures (développement de parkings pour vélos). Également, la tarification des parkings automobiles est identifiée comme un levier pour limiter l'usage de la voiture individuelle, à côté des démarches de promotion des alternatives. Cependant, différents types de stationnement sont distingués : alors que le stationnement des pendulaires doit être dissuadé, celui des résidents peut être encouragé (« *organiser l'offre de stationnement pour favoriser le stationnement résidentiel* »⁷¹). Claude Liogier, adjoint chargé de la circulation et de la mobilité pour la Ville de Saint-Etienne, nous a expliqué cette politique de

⁷⁰ VILLE DE SAINT-ETIENNE, « Rénovation urbaine : Saint-Étienne change ! | Site Internet de la ville de Saint-Etienne », URL complète en biblio.

⁷¹ « Scot Sud Loire, Document d'Orientations et d'Objectifs », URL complète en biblio.

différenciation des tarifs : « l'une des seules solutions que nous ayons c'est de mettre du stationnement payant, parce que du coup ces fameux pendulaires, eux, ils vont aller se garer un peu plus sur des quartiers non payants ou à l'extérieur de la ville, utiliser les transports en commun, parkings relais et autres... et les riverains eux, vont pouvoir bénéficier d'une tarification qui leur est propre. »⁷²

De façon moins officielle, il est pourtant possible d'avoir une autre lecture de stratégie de la ville de Saint-Etienne. Ainsi, Matthias Armengaud, qui a eu l'occasion de répondre à une commande de la ville, explique : « *Je trouve que la ville de Saint- Etienne [...] dans l'espace public, a eu tendance à vouloir nettoyer, je crois qu'ils continuent* ». Pour lui, cette idée renvoie à une manière de « *sécuriser, organiser et mettre les populations dehors* »⁷³. De façon peut être implicite, la ville de Saint-Etienne, comme d'autres par ailleurs, se tourne vers des stratégies d'attractivité qui peuvent provoquer des phénomènes de gentrification. La ville est en tout cas bien inscrite dans une politique d'attractivité en termes d'urbanisme : c'est ce que confie Jean-Pierre Berger⁷⁴, adjoint au maire à l'urbanisme. L'objectif est d'attirer un certain type de population et de travailler sur l'image de la ville.

Ces éléments de contexte généraux, concernant la sociologie, les politiques publiques et l'aménagement urbain de Saint-Etienne, ainsi que les enjeux qui en découlent, se sont révélés importants dans le processus d'élaboration de nos projets et dans la réponse à la commande. Nous avons à cœur de les intégrer et ce souci a émaillé notre méthode de travail.

⁷² Voir annexe 3.

⁷³ Voir annexe 2.

⁷⁴ Voir annexe 1.

2. Confrontation au terrain d'étude

2.1 Méthodologie employée

A partir de notre étude du sujet et de nos réflexions et hypothèses préliminaires, nous avons réalisé des observations diverses, des réunions et des entretiens afin de mieux comprendre la réalité des enjeux à Saint-Etienne. Cette prise en main concrète du projet concernait d'une part notre manière de travailler entre les étudiants, et d'autre part le contenu du projet en lui-même.

2.1.1. La rencontre entre les études de design et de sciences politiques

Définir l'approche de travail était un commencement fondamental pour le projet, car nous étions plusieurs étudiantes et étudiants d'écoles différentes, avec des méthodes de travail différentes. Nous avons donc dû découvrir et apprendre à concilier nos points de vue.

Les connaissances de design et de sciences politiques sont complémentaires, comme nous l'a souligné l'architecte Matthias Armengaud, au sujet des lauréat.es du Prix Pritzker d'architecture 2021 (Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal) : « *un couple de français a inventé un design qui n'a quasiment pas de design [...], c'est avant tout une posture politique* »⁷⁵. Il insiste sur le fait que le design est lié aux enjeux politiques et sociaux, c'est pourquoi notre approche pluridisciplinaire est à la fois innovante et complémentaire. Dans notre groupe, alors que les élèves de sciences politiques apportent des savoirs plus théoriques et universitaires, où l'étude du contexte (sociologique, économique, politique) est fondamentale, les élèves de l'école du design apportent une perspective plus imaginative et créative, au travers de méthodes originales. Par exemple, les sources recherchées pour l'état de l'art étaient très différentes de celles des sciences sociales et politiques. Les étudiantes de design recherchaient davantage des concepts et projets issus de designers, artistes et architectes alors que celles et ceux en sciences politiques recherchaient plus des politiques publiques mises en place, des études réalisées par des sociologues, etc. Malgré ces cultures de travail différentes, nous avons pour ambition commune une production scientifique qui viendrait questionner les espaces de stationnement. Ces objets d'étude sont largement identifiés, et comme pour une tarte tatin⁷⁶, questionner leur forme revient à questionner leur fond.

Les étudiantes en design ont également eu l'idée de collaborer au travers de la plateforme en ligne « Miro » où nous partageons nos recherches sur un grand tableau blanc virtuel. Notre organisation est partie de là, puis nous avons utilisé les outils de collaboration en ligne du Google Drive. De plus, deux étudiants de l'école d'économie de Saint-Etienne (School of Economics) faisaient partie du projet et apportèrent leurs connaissances sur le traitement de données, à l'instar du questionnaire.

Cependant, malgré la richesse des profils de l'équipe, nous avons rapidement été confronté.es à des difficultés de management et d'organisation. Avec nos emplois du temps différents, il a été difficile de réunir tous les membres lors des réunions, et la communication était complexe. En effet, les relations

⁷⁵ Voir annexe 2

⁷⁶ Purificación GARCIA-SEGOVIA, Vivian BARRETO-PALACIOS, Consuelo IBORRA-BERNAD, Amparo ANDRES-BELLO, Rebeca GONZALEZ-CARRASCOSA, Jorge BRETON et Javier MARTINEZ-MONZO, « Improvement of a culinary recipe by applying sensory analysis: Design of the New Tarte Tatin », *International Journal of Gastronomy and Food Science*, 1 janvier 2012, vol. 1, n° 1, pp. 54-60, doi:10.1016/j.ijgfs.2011.11.011.

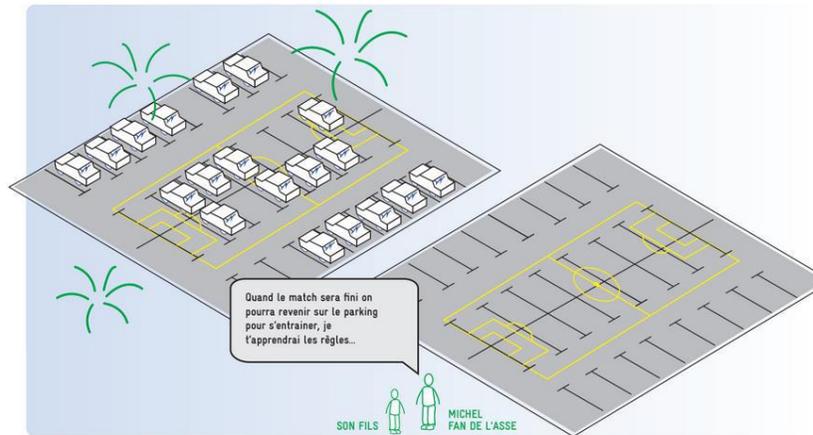
qu’elles soient entre les étudiant.es, les professeurs référents ou le commanditaire n’étaient pas fluides et nous avons eu du mal à trouver de la pertinence au projet puisque nous ne savions pas quelle “direction” prendre dès le départ. Par exemple, du côté de Sciences po Lyon, il nous était recommandé de rencontrer le commanditaire le plus rapidement possible pour comprendre les enjeux de la commande, alors que du côté de l’École de Design, on nous incitait à attendre pour éviter d’être influencé.

Cette difficile collaboration a donc eu un impact sur notre organisation et sur le projet en lui-même. Chaque école avait des échéances et des méthodes différentes que nous n’avons pas réussi à concilier. Le projet était collaboratif mais il est aussi rapidement devenu spécifique à chaque école. A titre d’exemple, nous ne savons pas ce que les étudiantes du design ont réalisé avant que l’on se rencontre, nous n’avons pas assisté à leur restitution personnelle en janvier, et elles n’ont pas participé à la rédaction de ce compte-rendu spécifique à Sciences Po Lyon.

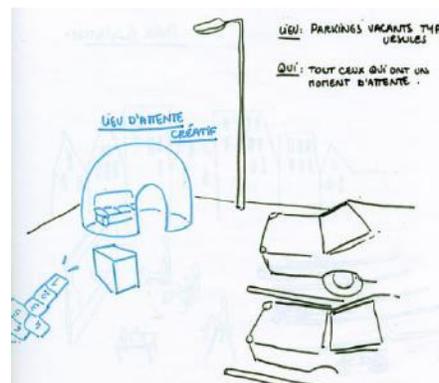
Concernant notre collaboration, la recherche de concepts de réaménagement des parkings débuta avec le “Poker Design”, animation encadrée par J. De Sousa, professeur de l’école du Design, que nous avons réalisé en novembre, où notre but était de stimuler notre imagination pour créer des concepts les plus imaginatifs possibles. En piochant des cartes : “persona”, “sujet”, “action”, “medium”, “lieu”, “temps”, nous devons inventer un concept de parking transformé en respectant ces contraintes.

A travers ce jeu, nous avons fait naître 8 concepts :

• **Parki-stade** : les parkings inoccupés pendant des journées entières (parking de stade par exemple) se transforment en terrain d’activités (festivals) et de sport. Les terrains de sport sont matérialisés par des cages aux extrémités et des marquages au sol colorés comme les city-stades.



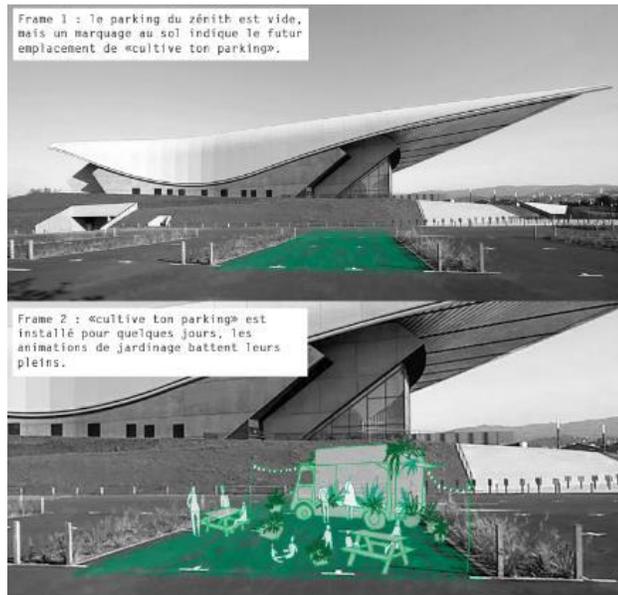
• **Lieu d’attente** : du mobilier innovant (bulle gonflable) et des activités (jeux de piste collaboratifs avec QR codes etc) sont installés dans le parking pour permettre aux usager.e.s de se poser quelques minutes/heures lors d’un moment d’attente.



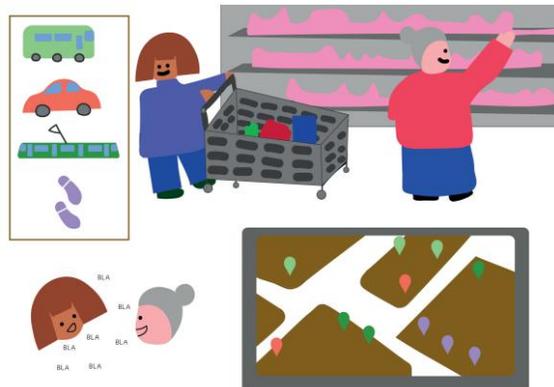
- **Ça roule !** : Organisation d'une journée de sensibilisation auprès des élèves de primaire sur des parkings autour de l'usage des mobilités douces : apprentissage du vélo/roller/trottinette/skate...



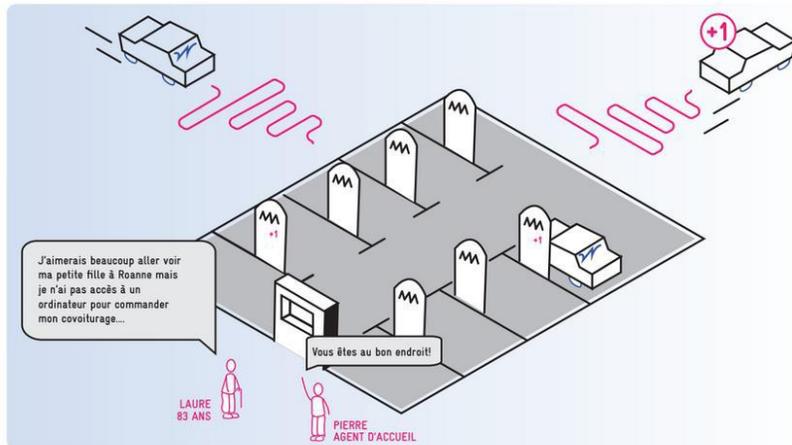
- **Cultive ton parking** : Un « camion de jardinage » fait le tour des grands parkings qui ne sont pas occupés en permanence. L'intérêt est de venir à la rencontre de ce petit véhicule pour partager un moment autour du jardinage et de se lier à de petits producteur.trice.s, de faire la promotion du « local ».



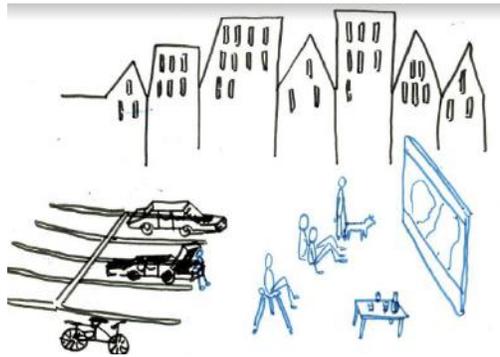
- **Courses intergénérationnelles** : Créer un espace d'échanges intergénérationnels entre des personnes volontaires aptes à faire leurs courses et des personnes en difficulté. Le parking devient le lieu où se crée le lien social.



- **Covoitur-âge** : Il s'agit de favoriser le covoiturage pour les seniors en matérialisant les informations liées aux trajets. Sur les espaces de stationnement à proximité des gares, aéroport ou transports en commun, il y aurait des dispositifs d'affichage à l'endroit-même des places. Les places de stationnement fonctionnent sous la forme du « dépose-minute ». Le ou la covoitureur.se y stationne seulement pour récupérer ses passager.ère.s.



- **Park and watch** : c'est un "ciné-parc" ou "drive-in" : les parkings se transforment de façon temporaire en cinéma



- **Projetto-toi à Sainté** : Un dispositif mobile de projection sur façades. Une activité ludique pour les touristes et/ou les passant.e.s, animée par l'office de tourisme, qui présente des lieux culturels sur la ville de Saint-Etienne, à travers deux jeux interactifs en fonction des situations



Cet outil était pensé pour développer des concepts avec un regard à long terme, utopique et créatif, détaché des contraintes habituelles des projets de politiques publiques (temporalité, contexte, faisabilité...). Cette manière de travailler très concrète et imaginative nous a permis d'orienter nos projets d'une manière très opérationnelle dès le début, nous avons approfondi ces concepts en réalisant des croquis, en s'intéressant aux usages et à leur pertinence à Saint-Etienne. Nous nous étions réparti.es en 4 groupes de 3 ou 4 étudiant.es de chaque école, pour avoir une vision pluridisciplinaire.

Cependant, il est important de soulever les limites et difficultés de cette approche que nous avons constatées rapidement et qui nous a freiné dans notre créativité et nos recherches. En partant de ces idées de projet nées d'une pioche de contraintes aléatoires, nous avons développé des concepts sans nous appuyer sur les réalités socio-économiques du terrain. De plus, le temps aléatoire consacré au projet, entre 3 mois pour les étudiantes en design et 6 mois pour celles et ceux en sciences politiques, ne nous a pas permis d'explorer et d'exploiter la méthode de design à son maximum. Nous n'avons pas pu tester nos projets avec des prototypes par exemple. Nous avons également fait face à des difficultés liées à nos hypothèses de départ qui ont évolué à mesure que nous rencontrions le commanditaire et que nous nous confrontions au terrain.

2.1.2. La rencontre avec les commanditaires

Au début du projet, la commande nous paraissait ambiguë : nous avons essayé de penser le sujet de notre côté, les étudiantes de l'école du design également. Nous avons chacun et chacune nos propres perceptions et interprétations, quant à la temporalité du projet par exemple. Ainsi, les rapides éléments de contexte dont nous disposions au départ mentionnaient : « *il s'agit de se projeter dans la manière de vivre des Stéphanois.es dans 5, 10, 30 ans !* ». Cette ambiguïté a été renforcée par une rencontre tardive des commanditaires, et encouragée par Julien de Sousa, coordinateur du côté de l'ESADSE. En effet, pour lui, il était pertinent de ne pas rencontrer les commanditaires immédiatement afin de développer une plus grande créativité et de ne pas être influencé par leurs préconceptions.

On pensait, d'abord, questionner l'usage même des parkings ; en observant par exemple, les taux de remplissage de parkings, les pratiques, etc... Comme Giret et Adder le font dans « Hériter des infrastructures de stationnement (béton, réseaux, parkings, etc.) »⁷⁷, on pensait se pencher sur la fréquentation des parkings pour éventuellement observer une baisse de fréquentation. Finalement, ce n'était pas vraiment la question posée.

Nous avons mis un certain temps à cerner la commande. C'est le 16 novembre que nous avons pu rencontrer les commanditaires, à la Maison du projet. Cela nous a permis d'éclaircir certains points concernant la commande : d'abord, il s'agit surtout de penser le réaménagement des parkings, ensuite, la commande s'inscrit bien dans une perspective à long terme, à l'horizon 2050. Les commanditaires parlaient de l'hypothèse, qu'en 2050, la ville de Saint-Etienne n'aurait plus besoin de ces parkings, ou pour le moins, aurait besoin d'en réaménager. Ils avaient bien identifié des espaces de stationnement actuellement dans une certaine situation de vacance (parking du Jardin des plantes, parking du Clapier), mais ce n'était pas l'enjeu principal de la commande. Nous pouvions choisir de nous pencher sur ces parkings, mais également sur les autres, ou d'établir des projets de manière plus globale. Les

⁷⁷ Antoine GIRET et Mustapha ADDER, « Hériter des infrastructures de stationnement (béton, réseaux, parkings, etc.) », *Horizons publics*, 2021, URL complète en biblio.

commanditaires ont également souligné que nous disposions d'une grande liberté : iels nous ont demandé de ne pas nous limiter dans nos projets, de ne pas nous soucier des contraintes qu'elles soient techniques, administratives ou budgétaires.

Lors de cette rencontre, les commanditaires nous ont également présenté des exemples de réhabilitation de parkings (des parkings réversibles à Montpellier, ...) mais ont en même temps souligné les limites à la transposabilité. Iels ne souhaitent pas nous voir transposer une solution développée ailleurs : l'aspect créatif est souligné comme une composante essentielle de la commande.

Face à cette absence de contraintes, différentes propositions ont émergé lors des brainstormings et réunions informelles. Il convient pourtant de souligner que ces idées sont marquées par nos propres biais. Le profil des étudiants et étudiantes du parcours CoPTer a en effet orienté les réflexions vers des hypothèses étroitement liées au développement durable : réintroduire la nature en ville, lutter contre les émissions de GES, donner un caractère social aux projets... Ainsi, pour les places le long des voiries, nous avons envisagé de les transformer en pistes cyclables ou de les convertir en espaces verts. Certaines de ces idées et intuitions ont par ailleurs été confirmées par les commanditaires, qui ont par exemple évoqué les trames vertes et bleues.

Pourtant, nous avons très vite été frustré.e.s : face à notre foisonnement d'idées mais également face à la crainte de proposer des solutions hors sol, nous avons voulu recueillir l'opinion des Stéphanois et Stéphanoises. Cette volonté explique peut-être pourquoi malgré un horizon porté à 2050, nos projets ont une dimension temporelle à plus court terme.

2.1.3. La rencontre avec les Stéphanois.es

Ainsi, lorsque l'objet de la commande n'était pas encore bien cerné, nous avons réalisé des observations dans des parkings stéphanois pour y mesurer les usages. Nous analysions les allers et venues, l'évolution du taux de remplissage de parking, le nombre de personnes dans chaque voiture, etc. Chaque parking était observé dans 2 plages horaires différentes : le matin et le soir.



Figure 18 : Répartition de l'observation des parkings stéphanois, 28/10/2021 - carte générée par © Google My Maps

Lors de la restitution de nos observations, nous avons réalisé que ces données n'étaient pas très exploitables ni pertinentes pour notre projet, dans la mesure où nous nous projetons dans un temps long, un futur où l'usage de la voiture serait différent de celui actuel. La donnée qui fut cependant importante pour le projet était celle des parkings vacants. Nous avons remarqué une faible utilisation du parking du Jardin des Plantes et du Clapier que nous a confirmé le commanditaire.

En parallèle de ces observations, nous avons eu à cœur de prendre en compte l'avis des habitant.e.s au sujet de cette thématique, car nous avons considéré que l'aspect créatif et imaginaire du projet était assez important pour qu'on y prenne en compte les idées des citoyen.ne.s. L'urbanisme participatif est une démarche citoyenne et démocratique qui implique les habitant.e.s dans la réalisation d'un projet urbain. Cette pratique s'inscrit dans la démarche plus large de participation des citoyen.ne.s à la vie de quartier, qui se matérialise par un degré plus ou moins fort d'implication : de la consultation à la concertation et à la co-construction. Cette implication est obligatoire et est inscrite dans le code de l'urbanisme, à l'article L103-2 (chapitre II "Participation du public", section 2 "Concertation") : *"Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : [...] Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement [...]"*⁷⁸.



Figure 19 : Déroulement d'un atelier lors du projet Eden, 12/2021



Figure 20 : Restitution du projet d'aménagement Eden - 15/03/2022

En design et en aménagement urbain, ces pratiques de participation citoyenne sont apparues dans le monde et en France au début des années 70, en partie liées au contexte de mai 68, alors que des mouvements citoyens remettaient en cause la dimension planificatrice et centralisée de l'Etat et des politiques publiques⁷⁹. Eléonore Hauptmann et Nik Wates⁸⁰ définissent la méthode de « Concertation citoyenne en urbanisme » ou « Community planning » comme étant « *un processus collaboratif structuré dans lequel les parties prenantes incluant la population locale travaillent de concert sous la conduite d'experts indépendants issus de disciplines variées, en vue de projeter ensemble le futur de leur territoire ou de certains aspects de la vie locale* ». Cette implication des citoyens dans la réalisation de projets urbains peut prendre diverses formes, que l'ADEME a d'ailleurs détaillé dans son guide de participation

⁷⁸ « Art. L 103.2 - Modifié par LOI n°2020-1525 du 7 décembre 2020 - art. 40 », URL complète en biblio.

⁷⁹ Marie-Hélène BACQUE et Mario GAUTHIER, « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein », *Participations*, 10 octobre 2011, vol. 1, n° 1, pp. 36-66.

⁸⁰ Eléonore HAUPTMANN et Nik WATES, « *Concertation citoyenne en urbanisme. La méthode du Community planning* », Paris, Adels/Yves Michel, 2010 cité dans BACQUE et GAUTHIER, 2011

citoyenne : création de lieux d'informations, organisation d'événements festifs, de visites des sites (balades urbaines), interrogation des habitant.es et de leurs pratiques, réalisation de travaux de mémoires des sites, etc⁸¹.

Ces méthodes participatives existent à Saint-Etienne, au travers des conseils de quartiers, mais également plus spécifiquement au sujet de l'aménagement urbain avec les réunions « Cœur d'histoires » par exemple, mises en place en 2018 dans le but de revitaliser le quartier historique de Saint-Etienne. D'autres ateliers de concertations ont lieu ponctuellement, à l'image du projet « Eden », qui vise à transformer un espace vacant en jardin (d'Eden) d'ici l'été 2023, auquel nous avons participé. L'observation des réunions de concertations du projet Eden nous a permis de nous familiariser avec les méthodes de l'urbanisme participatif et également de prendre en compte les avis des usager.e.s. En effet, l'implication des habitant.e.s (entre 10 et 30 participant.es à chaque réunion, et plus de 60 lors de la restitution) nous a fait réaliser l'importance de consulter les usager.e.s avant de mettre en place un aménagement.

C'est dans cette perspective de prise en compte de l'utilisateur.e que s'inscrit la démarche de « placemaking » (fabrique de l'espace). Cette notion a émergé avec l'ouvrage de Jane Jacobs *Déclin et survie des grandes villes américaines* en 1961 qui prône une nouvelle manière de faire de l'urbanisme en prenant en compte les acteurs d'une ville. Elle est d'ailleurs l'une des premières à soulever publiquement l'importance de l'espace public pour la vie sociale, au détriment de la voiture. Le placemaking est ensuite devenu une trajectoire méthodologique qui peut être définie comme « la manière dont les individus transforment les lieux où ils se trouvent en lieux où ils y vivent » (*the way in which all human beings transform the places they find themselves into the places where they live*) selon les urbanistes Lynda H. Schneekloth et Robert G. Shibley⁸².

Il est cependant important de noter les limites de ces approches de participation citoyenne. Comme nous l'ont rappelé Claude Liogier, adjoint au maire de la circulation et de la mobilité et Matthias Armengaud designer, la prise en compte de la participation citoyenne dans les projets est confrontée à de nombreuses limites. Selon M. Armengaud, lorsqu'une concertation a eu lieu, il arrive que certains élu.e.s ne prennent pas en compte ce qui a été dit « *les élu.e.s vous appellent : Bon. Faites que vous voulez hein!* »⁸³. D'autre part, Claude Liogier montre que la plupart des projets soumis à concertation ont déjà été validé par les élu.e.s et les technicien.ne.s au préalable « *On peut leur [les associations] montrer des projets, en principe on attend quand même avant, qu'il y ait déjà une validation de la part de Monsieur le maire* »⁸⁴. La portée de la concertation est donc limitée, car chaque aménagement est soumis à de nombreuses contraintes techniques et financières.

Une autre limite est la confrontation aux intérêts individuels lors de ces concertations. Claude Liogier se confronte au terrain et aux besoins des habitant.e.s plusieurs fois par semaine, mais il alerte : « *il faut toujours faire attention parce que si l'habitant.e dit : "je voudrais ça devant chez moi", on va voir*

⁸¹ ADEME, « Participation citoyenne (La) », *La librairie ADEME*, URL complète en biblio.

⁸² Lynda H. SCHNEEKLOTH et Robert G. SHIBLEY, *Placemaking: The Art and Practice of Building Communities*, New York, Wiley, 1995.

⁸³ Voir annexe 2.

⁸⁴ Voir annexe 3.

si les autres sont d'accord à côté»⁸⁵. Il est donc nécessaire de prendre en compte les besoins sur un territoire, tout en gardant du recul face aux biais de ces méthodes.

Ainsi, à la lumière de ces travaux et des différentes méthodes qui soulignent l'importance de la prise en compte des habitant.e.s et usager.e.s dans les transformations urbaines, nous avons voulu mettre en place une forme de participation et consultation à notre échelle. Cette implication a d'abord pris la forme d'un questionnaire à multiples questions au sujet de l'utilisation de la voiture et des envies d'améliorations à Saint-Etienne pour les espaces publics. L'élaboration de ce questionnaire fut source de nombreux questionnements quant au type de données que nous souhaitions récolter pour faire avancer notre réflexion sur le projet. Tout d'abord, nous voulions récolter des données quantitatives au sujet de la pratique de mobilité des Stéphanois.es et leurs usages des parkings :

- Quelle distance parcourez-vous entre votre espace de stationnement et votre destination finale ?
- Si vous utilisez un espace de stationnement, avez-vous une alternative à la voiture pour effectuer ce trajet ?
- A quelle fréquence vous y rendez-vous ?
- Quelle distance parcourez-vous entre votre domicile et l'espace de stationnement ?

Cependant, nous avons pensé que ces questions n'étaient pas en adéquation avec la temporalité de notre sujet (à horizon 2030, 2050). En effet, nous ne désirions pas avoir des données sur les pratiques des individus à un instant T, en novembre 2021. Nous avons conclu qu'il n'était pas question d'analyser le rapport actuel des individus avec le stationnement. L'objectif de notre projet était de réaménager ces espaces, c'est pourquoi nous avons plus orienté nos questions sur l'espace public stéphanois que sur le stationnement. Les questions portaient donc sur les envies de réaménagement dans la ville de Saint-Etienne, et également sur comment les Stéphanois.e.s imaginaient leur rapport à la voiture dans le futur.

Après l'élaboration du questionnaire, nous l'avons diffusé en décembre 2021 sur les réseaux sociaux (groupes Facebook de la région) et nous avons imprimé des affiches avec des QR Codes renvoyant au lien du questionnaire que nous avons réparti dans la ville de Saint-Etienne.



Figure 22 : Collage des QR Codes dans la ville de Saint-Etienne

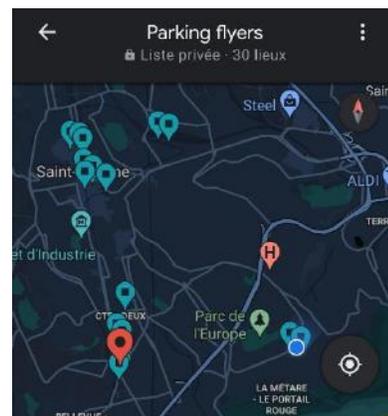


Figure 21 : Emplacement des QR codes répartis dans Saint-Etienne - carte générée par @Google My Maps

⁸⁵ Voir annexe 3.

Dans un second temps, nous avons procédé à plusieurs micros-trottoirs, sur la place de l’Hôtel de Ville, à la gare de Châteaureux, au centre-commercial de Centre-Deux pour de nouveau récolter l’avis des habitant.e.s pour nous aider à aiguiller nos thématiques de réaménagement en posant les mêmes questions que celles du questionnaire.



Figure 23 : Capture d'écran d'un interview filmé au Centre-Deux, 22/12/2021

Enfin, afin d’enrichir nos recherches et connaissances sur l’aménagement urbain et les spécificités de Saint-Etienne, nous avons cherché à avoir l’avis et l’expérience de spécialistes qui connaissent la réalité du terrain. Nous avons contacté plusieurs expert.e.s avec des profils différents, que ce soit dans l’urbanisme, les politiques publiques, le design, le stationnement, etc...de Saint-Etienne ou au-delà. Cette recherche était assez compliquée et nous avons essayé plusieurs absences de réponses. Finalement, nous avons réalisé trois entretiens avec des agents de la ville et des architectes urbanistes :

- Jean-Pierre BERGER est le président du SCOT Sud-Loire, le président de l’agence d’urbanisme de la région stéphanoise (EPURES) et l’adjoint à l’urbanisme de Saint-Etienne. Nous l’avons rencontré lors des ateliers de concertation du projet Eden, qu’il organisait. Son profil pluridisciplinaire nous semblait pertinent pour notre projet car il connaît à la fois la ville de Saint-Etienne et ses projets d’aménagement mais il est également impliqué dans les niveaux de décision de la ville. Nous avons réalisé un entretien le 2 mars 2022 à Saint-Etienne.
- Claude LIOGIER est adjoint au maire chargé de la circulation et de la mobilité. Au travers de sa connaissance du stationnement de Saint-Etienne et de sa mise à l’agenda dans les politiques publiques aujourd’hui, nous voulions comprendre le rapport de la ville avec le stationnement. L’entretien a eu lieu le 30 mars 2022 à la mairie de Saint-Etienne.
- Matthias ARMENGAUD est un architecte et designer urbain, fondateur de l’agence AWP de « reconfiguration territoriale », chargé de plusieurs projets de réaménagement des espaces publics. Il a notamment créé le design de la partie Ouest de la place Jacquard à Saint-Etienne en 2012. Son expérience de réaménagement d’un espace initialement de stationnement nous a permis de mieux appréhender les relations entre design et politiques publiques, de comprendre l’enjeu de l’espace public et de questionner les méthodes d’aménagement (participation citoyenne par exemple). L’entretien a eu lieu le 11 mars 2022 en visioconférence.

2.2. Résultats et limites

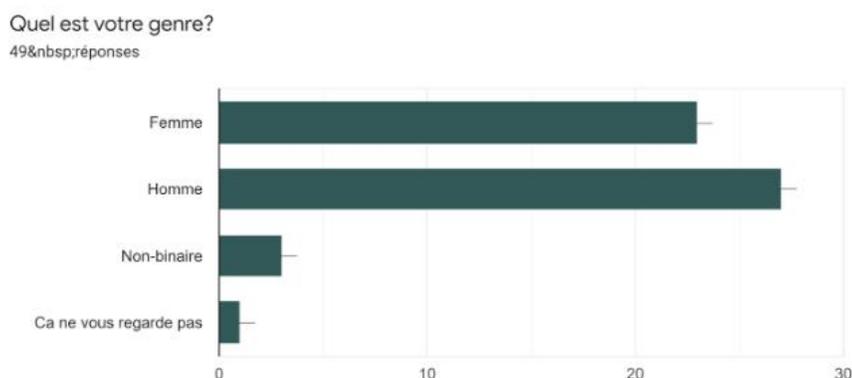
Nous allons maintenant procéder à la restitution des résultats de ce travail que nous réalisons depuis quelques mois.

Premièrement, les résultats de notre questionnaire ont permis un retour concret de la population visée. Cependant, ces résultats sont à prendre avec du recul, en tant que tentative, plutôt que réel retour. En effet, nous avons pu récolter un total de 49 réponses, ce qui traduit un échec de la diffusion des QR Code du questionnaire dans la ville. La manière la plus efficace de récolter des réponses a été l'échange direct sur le terrain et la diffusion à nos contacts stéphanois. D'autre part, le manque de réponse peut être expliqué par le fait que le questionnaire n'a pas été relayé par les acteurs municipaux, nous avons dû nous en remettre à notre travail de terrain uniquement. Le but initial du questionnaire n'était pas d'avoir une donnée représentative de la population, mais plutôt de faire émerger des idées, des désirs des usagers, afin d'aiguiller nos projets. Même selon cette perspective, le peu de résultats semblent difficilement exploitables.

On peut aussi faire l'hypothèse que nos questions étaient très prospectives, et posées de but en blanc, il est difficile pour les gens d'y répondre. Cela expliquerait pourquoi beaucoup de questions étaient sans réponse. A l'oral, certaines personnes nous ont répondu « *Nous serions déjà morts...* » lorsque les questions impliquaient un futur relativement proche (2050). Une fois ce constat sur la portée limitée que nous pouvons accorder au questionnaire, en voici les conclusions que l'on en retire.

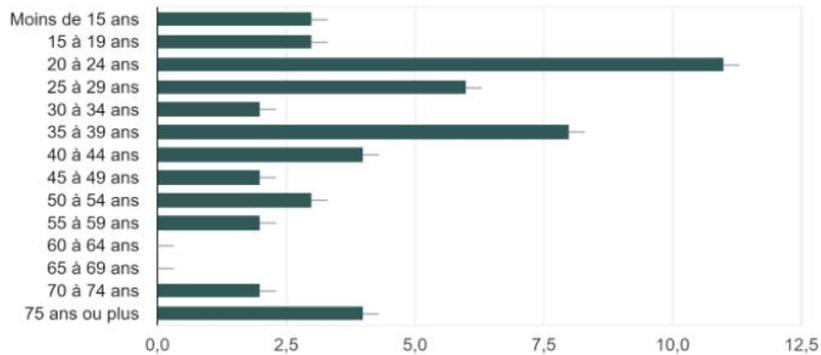
Tout d'abord, la représentativité des interrogés est bonne en termes de genre. Il y a environ la même proportion d'hommes et de femmes ayant répondu. Cependant, la distribution des réponses est plus problématique concernant les tranches d'âge, puisqu'il y a une nette majorité de 20-24 ans, suivi par la catégorie 35-39 ans. Pour ce qui est de la situation professionnelle, il y a deux pôles prépondérants : les étudiants d'une part (du fait que nous avons partagé le questionnaire auprès de nos cercles de connaissances), les cadres et professions intellectuelles de l'autre.

Si nous mettons en lien avec les données de l'INSEE sur la démographie stéphanoise, nous pouvons voir que la tranche d'âge 15-29 ans est la plus importante (23,6% en 2018). Donc le fait que nous ayons une majorité de 20-24 ans correspond à la répartition stéphanoise. En revanche, la catégorie des employés représentent une grande partie de la population (30,2%), or nous avons eu très peu de réponses de leur part dans le questionnaire. On en conclut une sous-représentation des employés.



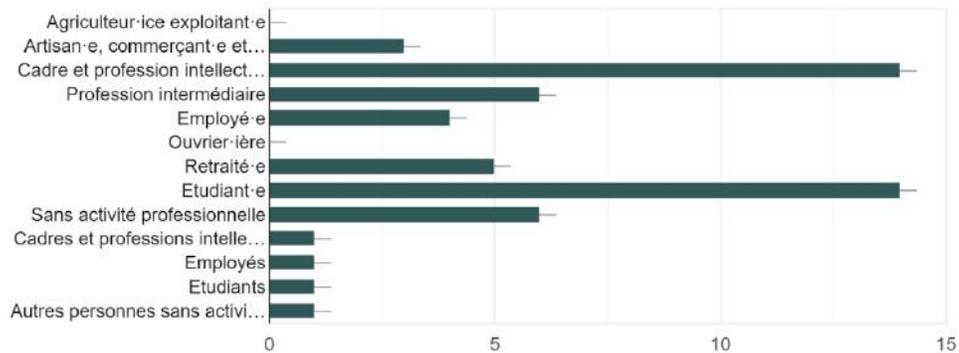
Quel est votre âge?

49 réponses



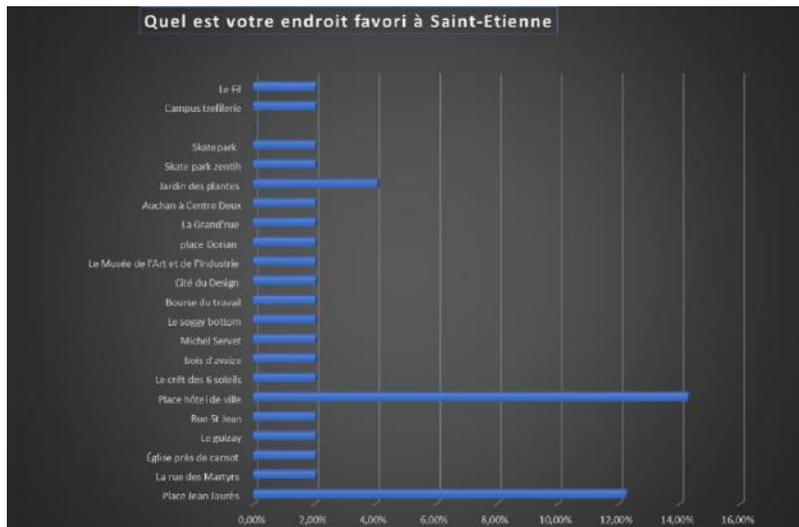
Quelle est votre profession?

49 réponses



Afin de cerner les goûts de la population stéphanoise, nous avons cherché à connaître les endroits qu'ils appréciaient particulièrement dans le but de s'inspirer de ces endroits pour nos idées de réaménagement. Voici les résultats que nous avons obtenus :

La place de l'Hôtel de ville et la place Jean Jaurès sont les premiers choix. Cela peut nous amener à la conclusion que les Stéphanois.e.s interrogé.e.s tendent à apprécier les grands espaces publics au cœur de la ville. Peut-être pouvons-nous aussi imaginer l'attrait particulier pour l'esthétique de ces lieux, notamment l'architecture.

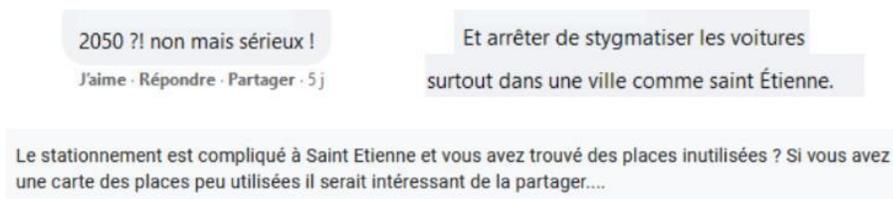


De plus, nous nous sommes demandé quels aspects de Saint-Etienne les habitant.e.s souhaitaient améliorer en vue d'en proposer des solutions dans nos designs de réaménagement. Nous avons donc posé la question : « Quels sont les aspects à modifier et à améliorer à Saint-Etienne? Cochez par importance. » Les étudiants d'économie ont traité les réponses grâce à la méthode de l'ACM, ou analyse à correspondances multiples (voir annexe pour le détail de l'analyse). Ce que l'on peut tirer de cette analyse est le fait que les 20-35 ans et 35-54 ans ont un avis opposé concernant trois paramètres : la sécurité routière, l'éducation et la création de nouveaux espaces de jeux pour les enfants. Les 20-35 ans considérant ces questions peu importantes alors que les 35-54 ans, à l'inverse, pensent pertinent d'améliorer ces aspects. Pour ce qui est du reste, il n'y a pas de désaccord significatif entre les catégories. Ces résultats ne sont, en somme, pas vraiment pertinents pour la réalisation de nos projets finaux.

Concernant les questions ouvertes, le traitement de ces informations a été fait par les étudiants en économie grâce à la méthode de *text mining*, afin de faire ressortir les mots ou suffixes les plus utilisés (voir Annexe 10). Une fois encore, ce que nous retirons de cette analyse est minime car l'occurrence de certains mots est très faible. De plus, pour un même mot plusieurs individus utilisent plusieurs synonymes. Néanmoins, le *text mining* permet de faire ressortir des termes liés au manque de place. De même, les mots liés au sport ou encore à la verdure apparaissent souvent. Aussi, le centre-ville et le parking des Ursules semblent être des lieux qui reviennent assez souvent, ce qui laisse à penser qu'ils nécessitent une attention particulière.

En outre, une conclusion à laquelle nous avons abouti est la limite de la participation citoyenne en général dans les projets d'aménagement. Cet extrait de l'entretien de M. Armengaud (architecte et designer urbain ayant réhabilité la place Jacquard) permet d'illustrer cette idée : « *Le projet ne vient pas forcément de la réunion avec les habitants. Voilà, moi, le lien je le vois souvent un peu forcé. Attention, c'est que ce sont des outils très bien, je peux vous donner des bureaux qui marchent très bien. Il y a des méthodes maintenant. Il y a des façons de travailler et essayez, c'est super* »⁸⁶. Nous avons pu constater ce manque de légitimité démocratique dans l'aménagement du territoire lors de nos recherches documentaires et empiriques. Car les dispositifs mis en œuvre ne sont que « consultatifs », ils sont en second plan face aux plans déjà élaborés du personnel d'aménagement. Or, lors de la revue de littérature, nous avons dégagé comme essentiel la nécessité de consulter les usager.e.s dans un projet de réhabilitation : « *community involvement* »⁸⁷.

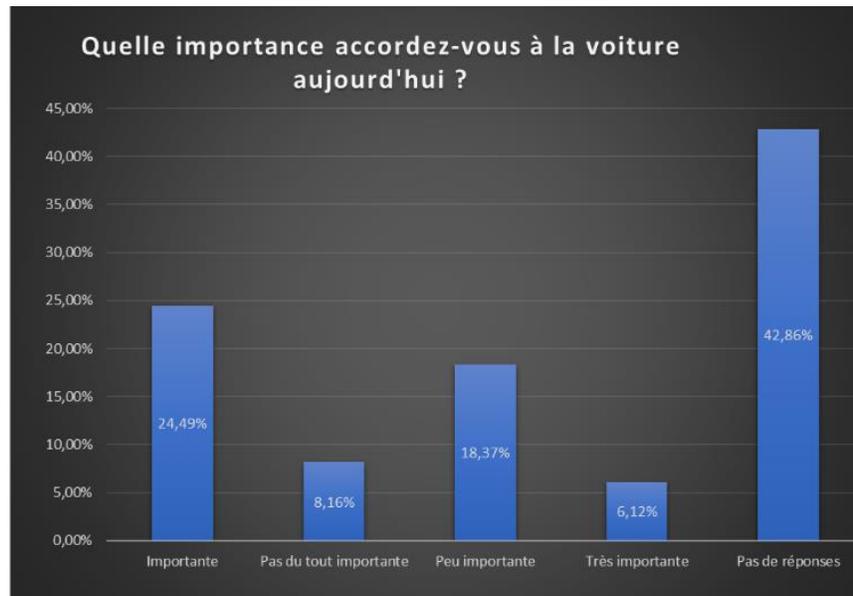
Nous avons également suscité une forte réaction de la part des Stéphanois.e.s sur les réseaux sociaux (Facebook) lorsque nous avons diffusé le questionnaire :



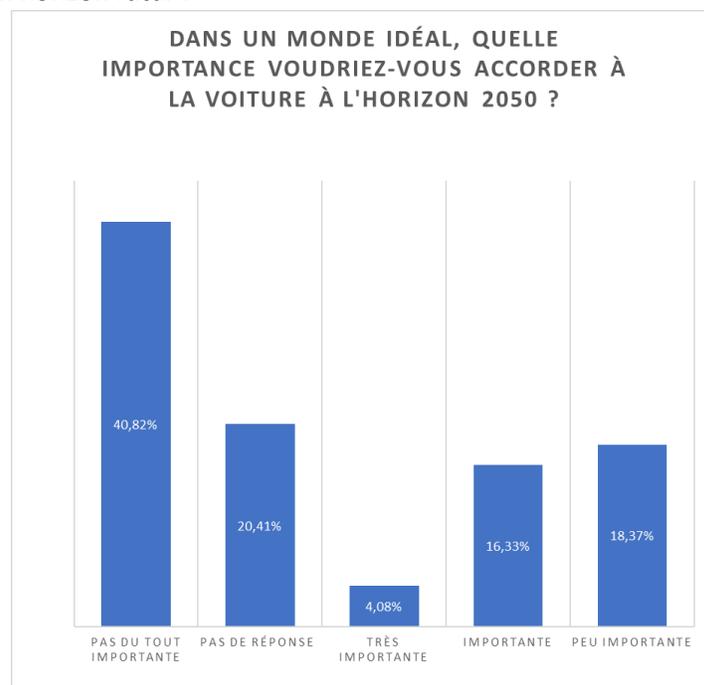
⁸⁶ Voir annexe 2.

⁸⁷ Shayna GROPEN et Lane SUTHERLAND, « Parking by Design: A Comprehensive study on the adaptive reuse of parking structures (PhD Design) », *op. cit.*

La voiture et le stationnement restent un sujet très sensible et polémique d’après nos observations. Il est difficile d’imaginer des politiques publiques innovantes sur le sujet sans une forte contestation. Ainsi, comme il a été mentionné dans l’étude de cas sur Pontevedra, agir sur les parkings vacants demande un courage politique. Nous avons vu précédemment qu’il existe un enjeu culturel autour de la voiture qui rend toute réforme difficile à mettre en place. Pour souligner ce propos, une question du questionnaire est particulièrement intéressante : les Stéphanois ayant répondu semblent très dépendants de la voiture aujourd’hui (graphique ci-dessous).



Mais il est intéressant d’observer une tendance opposée lorsque l’on demande aux Stéphanois.e.s de se projeter dans un horizon futur :



Il y a donc bien une aspiration à un changement de paradigme vers moins d'utilisation de la voiture qui ressort de notre questionnaire.

Etant donné la réticence au changement rencontré et la volonté d'être plus ancrée, nous avons été amené.es à nous pencher sur des solutions réversibles, adaptatives qui puissent permettre la transition. La notion d'urbanisme transitoire a été une mine d'or pour aborder notre recherche. Dans la partie qui suit, nous proposons des solutions de réhabilitation de parking, grâce à la collaboration entre deux approches diamétralement opposées que sont celle des sciences politiques et celle du design.

3. Propositions d'actions

3.1. Ça roule ?

Notre collaboration avec l'école de Design de Saint-Etienne, et le début de notre concept, ont été lancés lors d'un Poker Design. Lors de cette activité, nous avons reçu différentes cartes dont la « persona » (correspondant aux acteurs, à la cible de l'action ou aux parties prenantes), qui concernait les travailleurs et travailleuses et une durée d'un jour, avec comme but la « promotion des mobilités douces ». Nous sommes parties de l'idée d'inclure les travailleurs et travailleuses des transports en commun et les professionnel.le.s de sports de « mobilités douces » (skate, roller, vélo, trottinette) et nous sommes rapidement arrivées à un concept : promouvoir, à l'aide de ces professionnel.le.s, l'usage des mobilités douces et la civilité dans les transports en commun auprès d'enfants de primaire. Notre constat, basé sur notre expérience puis confirmé par les commanditaires, est que les entrées et sorties d'école sont toujours un moment chaotique et dangereux, durant lequel des parents pressés se garent n'importe où, des enfants courent entre les voitures voire même des embouteillages se créent. Pour pallier cela, nous nous sommes dit que si les enfants apprennent dès le plus jeune âge à se déplacer autrement qu'en voiture, ils pourront rapidement être bien plus autonomes pour arriver à l'école et ainsi désengorger les parkings. Par la suite, nous nous sommes aussi dit que la sensibilisation à l'usage des mobilités douces serait ascendante, à savoir que les enfants, en étant au contact des vélos, rollers, skates, trottinettes et en apprenant à savoir se comporter dans les transports en commun (se lever à l'arrivée d'un.e senior, laisser descendre avant de monter...), sensibiliseront leurs parents en leur racontant ce qu'ils ou elles apprennent au sein de notre programme.

L'idée est donc la suivante : un programme en partenariat avec des écoles stéphanoises, disposant d'un parking, dans l'idéal, proche, afin de créer des journées de sensibilisation et de pratique des mobilités douces et transports en communs. Nous avons également imaginé un moyen de restituer leurs apprentissages directement sur le parking afin d'en garder une trace et de s'en servir comme panneau de vigilance pour les automobilistes. Pour réaliser ces activités en toute sécurité et avec des professionnel.le.s, nous avons repéré des associations. Le public visé est multiple : les enfants d'abord, mais par extension, leurs parents et professeur.e.s.

Au sein de notre programme, trois types d'activités sont proposées aux enfants. L'objectif étant que chaque enfant puisse réaliser une activité de chaque type :

Les activités **modes d'emploi** : il s'agit d'expliquer le fonctionnement du mode de transport, son histoire, la culture qui l'entoure mais également de présenter un plan de la ville avec les zones praticables, les règles principales du code de la route et les consignes de sécurité ;

Les activités **pratiques** : c'est le moment où les enfants apprennent véritablement l'usage du mode de transport, à le réparer ainsi que les gestes de sécurité. Par ailleurs, suivant le niveau du groupe, il est possible d'envisager une démonstration de figures, par exemple.

Les activités **témoignages** : pendant ces activités les enfants rencontrent des professionnel.le.s du domaine. Il peut s'agir de sportifs ou sportives professionnel.le.s, de conducteurs et conductrices de tram, de bus, des contrôleur.euse.s... Éventuellement, des vidéos de professionnel.le.s ne pouvant pas faire le déplacement peuvent être diffusées aux élèves. Il est également possible de présenter des

associations dans l'éventualité où certains enfants voudraient poursuivre la pratique. Il s'agit, par ailleurs, d'un moment d'échange où les élèves ont la possibilité de poser des questions.

Dans l'idéal, les trois types d'activité se déroulent toutes sur les parkings adjacents aux écoles. Lorsque le programme des trois activités est complété, les enfants procèdent à une restitution. Il s'agit d'un moment important où les enfants restituent ce qu'ils et elles ont appris ainsi que leurs impressions et sentiments concernant le programme mais également leur vision du parking. Cette restitution devra prendre une forme très concrète et permanente. De cette manière, elle servira aussi à prévenir les automobilistes et autres usager.e.s de la présence d'enfants dans le secteur. Cette restitution est réalisée par les enfants et constitue une amélioration esthétique de l'espace de stationnement.

Nous avons envisagé différentes formes de restitution possibles, celles-ci pouvant varier en fonction de l'école, de l'espace de stationnement et des élèves : des banderoles, un tableau permanent, des sculptures réalisées à partir de skates réutilisés, ...

Pour réaliser cette idée, nous avons d'abord pensé faire des séances de pratique de toutes les activités à destination des enfants : vélo, roller, skateboard et trottinette. Dans les faits et selon nos recherches, plusieurs associations de vélo existent déjà afin d'apprendre tant à pratiquer qu'à réparer et à être en sécurité. Puis, nous avons réalisé que bien que selon la Maison du Projet, de nombreuses écoles primaires seraient friandes de ce type de programme, il risquait d'être compliqué d'offrir à la fois quantité d'activités et qualité. Nous avons donc décidé de nous focaliser sur la pratique du skate : à la fois car les modèles pour enfants sont peu coûteux, légers et solides (mini skates) tout en étant faciles à réparer. De plus, la pratique du skateboard est assez peu inclusive et reste dans l'imaginaire collectif un sport de « garçon »⁸⁸. Nous avons donc pensé que sensibiliser en même temps petites filles et petits garçons serait un moyen de démocratiser cette activité dans les esprits et dans la rue. En effet, les commanditaires et la Maison du Projet nous ont fait remarquer qu'il était difficile de savoir où sur la chaussée placer les skateboards : pistes cyclables, trottoirs, routes ? Le skate étant, selon nos recherches, un sport qui s'est développé dans l'idée de pouvoir slalomer entre les passant.e.s, vélos et voitures tout en faisant des figures (*tricks*), un sport longtemps marginalisé et mal vu car associé aux Etats-Unis aux surfeurs, cheveux longs et mal rasés pour résumer, sa place dans la rue est encore en discussion. Bien que cette image ait changé et continue d'évoluer, la pratique n'est pas non plus tout à fait normalisée. Nous pensons donc que le fait que les enfants de nombreuses écoles apprennent à en faire permettra aussi de redessiner la place de cette activité au sein même de la ville. Par ailleurs, nous avons découvert de nombreux enfants très jeunes qui pratiquent le skateboard, et nous en avons déduit qu'il serait facile pour notre public de s'y identifier et d'avoir envie de progresser dans la discipline.

Pour concrétiser notre programme, nous avons identifié différentes écoles, parkings et associations qui pourraient être respectivement intéressés, partenaires et lieux idéals de notre projet. Concernant les écoles, les suivantes nous semblent être particulièrement adaptées au programme :

⁸⁸ « *Nyah Huston is quoted saying "Some girls can skate but I personally believe that skateboarding is not for girls at all. Not one bit."* » in GIRLS SKATE NETWORK, « Skateboarding Is Not For Girls », *Girls Skate Network*, 2 juin 2013, URL complète en biblio.

- L'École élémentaire Publique Jules Ferry à proximité du parking Rue Flottard et du Parking Rouge ;
- L'École Soleysel près du Parking du Clapier ;
- L'École primaire publique Chavanelle, proche du parking de l'Opéra et du parking Chavanel.

Nous avons également repéré différentes associations : l'association Rossbif (skate), Saint-Etienne Roller, Ocivélo ou l'Espoir cycliste Saint Etienne Loire. C'est l'association School Yard Riders qui nous a paru la plus intéressante. En effet, elle a « *pour objectif de mettre en place une école de skate [tout] en étant particulièrement attentif[ve] à la convivialité et la sécurité* »⁸⁹. L'association est donc habituée à une perspective éducative et s'inscrit par ailleurs dans une démarche attentive aux questions de genre dans la pratique du skate, chose qui nous tenait également à cœur.

A la suite de la présentation de notre projet, les retours des commanditaires ont été globalement positifs. Ils et elles nous ont confié avoir identifié des pratiques liées au stationnement sauvage et à la circulation particulièrement problématiques aux sorties des écoles, confirmant ainsi que notre programme venait répondre à un véritable enjeu. Par ailleurs, ils et elles nous ont suggérés d'étendre le projet à un public plus large afin de sensibiliser les parents par le même coup.

Cependant, ils et elles nous ont alerté sur d'éventuelles limites au programme, notamment liées au lieu de celui-ci. Ainsi, pour les écoles ne disposant pas d'un parking dédié, il pourrait s'avérer dangereux d'apprendre à un jeune public de nouveaux modes de transports à proximité de la voirie. Nous avons alors envisagé l'éventualité de réaliser les activités dans les cours d'écoles ou sur les lieux qu'elles dédient aux cours d'activité physique.

3.2. Projet de végétalisation du parking des Ursules

Le point de départ de ce projet était un projet de lieu d'attente élaboré pendant la séance de Poker Design : l'idée initiale était de créer un lieu d'attente créatif pour les personnes qui auraient un moment libre à passer en ville. Etant donné que le concept de départ était très vague et général, nous avons choisi de nous focaliser sur un parking précis pour le rendre plus concret. Nous avons opté pour le parking des Ursules, sachant que celui-ci avait déjà été ciblé par la Mairie de Saint-Etienne en 2019 pour un projet de végétalisation du toit du parking⁹⁰. Lors de nos observations des ateliers de concertation citoyenne pour le projet Eden, nous avons également noté une volonté des citoyen.ne.s de créer plus d'espaces verts en centre-ville, ce qui nous a incitées à reprendre ce projet de végétalisation.

Après un premier temps de réflexion individuelle lors duquel nous avons élaboré des scénarios d'usage et des croquis, nous nous sommes accordées sur les objectifs-clés de notre projet :

- 1) Rendre le toit du parking accessible aux habitant.e.s de Saint-Etienne
- 2) Scinder le parking en deux parties afin de répondre aux aspirations des Stéphanois.e.s : d'une part, un espace végétalisé pérenne pour proposer un espace de détente aux habitant.e.s. Nous pensions que cet espace pourrait également intégrer des objectifs d'éducation à la biodiversité avec l'installation

⁸⁹ ASSOCIATION SCHOOL YARD RIDERS, « L'association « School Yard Riders » », *School Yard Riders*, URL complète en biblio.

⁹⁰ Pascale BIGAY, « Saint-Étienne: la végétalisation du toit du parking des Ursules actée », *Le Progrès*, 2019, URL complète en biblio.

de nichoirs et de ruches, et l'organisation d'activités en partenariat avec les écoles stéphanoises. D'autre part, un espace libre qui resterait goudronné pour l'organisation d'événements ponctuels, tels que des marchés, expositions ou festivals afin de favoriser la vie de quartier et les espaces de rencontre qui étaient également plébiscités par les citoyen.ne.es lors des ateliers de concertation. Ce double usage avait également vocation à s'inscrire dans l'histoire du lieu : en effet, avant la construction du parking, la place des Ursules était un lieu de rencontre important pour les Stéphanois.e.s.

A partir de ces éléments, les étudiantes de l'ESADSE ont ensuite réalisé les croquis finaux du projet (voir ci-dessous).



Figure 24: Croquis du projet de végétalisation par Marie Lecommandoux

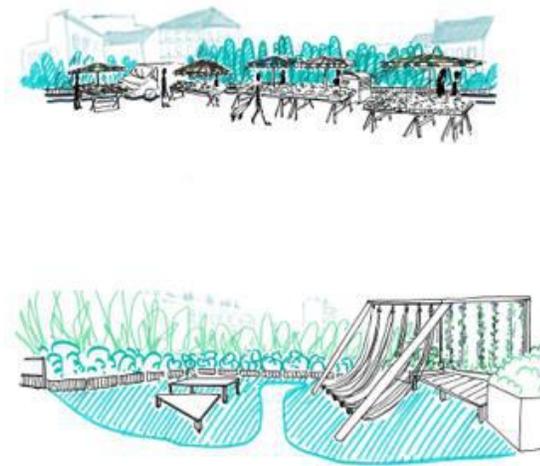


Figure 25: Croquis du projet de végétalisation par Amandine Baridon

Lors de la présentation de ce projet aux urbanistes de la Maison du Projet de Saint-Etienne, Benoît Denis et Marion Villedieu, en janvier 2022, ceux-ci nous ont mis en garde contre les difficultés de végétalisation sur toit. En effet, une expertise avait déjà été opérée courant 2019 quant à une possible végétalisation de cet espace : l'infrastructure se révèle obsolète pour pouvoir accueillir des végétaux importants tels que des arbres - racines trop grandes et poids supporté trop conséquent pour cette installation sur dalle de 1969.

Iels nous ont également conseillé de cibler des usages plus spécifiques pour notre projet, en veillant à ce qu'il s'insère dans son quartier - en mentionnant notamment que l'ouverture récente des Halles Mazerat avait permis un renouveau commercial du quartier.

Ainsi, avec le temps qu'il nous restait, nous avons décidé de réorienter notre angle d'attaque concernant un nouvel usage potentiel du dernier niveau de ce parking. Bien que la réflexion ne puisse pas être aussi aboutie que la précédente et que les éléments visuels n'ont pas pu être réalisés -les étudiantes de l'Ecole du Design étant d'ores et déjà parties en stage-, nous tenions à proposer malgré tout un nouveau concept adapté à notre terrain.

Avec les contraintes imposées (le peu de temps restant et la nécessité d'adopter un concept stratégique et efficace, sans détours), nous avons choisi d'étudier notre terrain avec un œil neuf en le comprenant dans un environnement plus large. En effet, lors de la première étude avortée, nous nous étions spécifiquement concentrées sur l'entité du parking des Ursules ; sa disposition, son histoire. Nous l'avions compris comme une unité qui se suffisait à elle-même afin d'élaborer une réflexion. Désormais, nous l'étudions dans son environnement plus large -de la place du Peuple à la Bourse du travail. Très vite, un élément déterminant a orienté notre nouveau concept : les Halles Mazerat.

Effectivement, les Halles Mazerat sont un élément non-négligeable à inclure dans la réflexion d'un nouveau concept relatif au réaménagement du parking des Ursules. A 250 mètres seulement de ce dernier, elles représentent un nouvel atout pour Saint-Etienne : rénovées en 2021, c'est en effet un point de rendez-vous pour les publics jeunes, familiaux, parfois aisés et soucieux de consommer des produits locaux qui ne trouvaient auparavant pas d'ancrage physique au cœur de la ville. Ce nouveau public draine une effervescence insolite dans le centre-ville et amène avec lui la nécessité de penser de nouveaux usages de l'espace.

Partant de ce constat, nous avons alors pensé les Ursules comme un espace connexe aux Halles Mazerat tout en incluant les différents types de populations préexistantes. Nous avons donc pensé à un espace de repos et de pique-nique avec quelques mobiliers permanents -tables, chaises, chaises longues, bar d'extérieur- s'inscrivant dans le prolongement du design industriel des Halles : tons noirs, matières métalliques et bois, atmosphère chic et *lounge*. En effet, datant de 1872, celles-ci sont construites dans le style des Halles Baltard qui marient fer, fonte, persiennes en bois et châssis métalliques. Le design actuel conserve le bâtiment dans son jus tout en lui conférant une approche plus moderne. Bien que les Halles Mazerat disposent déjà d'espaces extérieures pour déguster les produits tout juste achetés, nous tenions à approfondir cette piste afin de proposer une terrasse plus au calme, en hauteur.



Figure 26: Intérieur des Halles Mazerat © Julie Tadduni / If Saint-Etienne

Ainsi, afin de conjuguer les Halles avec un espace extérieur -le dernier niveau du parking des Ursules- et de laisser entendre la relation entre ces deux lieux au public, il est nécessaire d'opter pour un esthétisme similaire dans le mobilier choisi. Voici quelques éléments d'inspiration :



Figure 27: Lampadaire © bricolagedirect.com



Figure 28: Guirlandes lumineuses pour conférer un esprit guinguette- © lights4fun.fr



Figure 29: Idée de tables en matière métal / bois © brocantetendance.com



Figure 30: Banc d'extérieur type métal / bois © decostock.fr

En préservant les couleurs et les textures des Halles Mazerat, le dernier étage du parking des Ursules pourrait ainsi se reconverter en espace de détente, de rencontre et de loisirs et accueillir un bar aux beaux jours. Notons cependant un certain risque de participer à un phénomène de gentrification en proposant un projet connexe aux Halles Mazerat. Nous nous sommes malgré tout permis de proposer une

telle idée étant donné la diversité du corpus de projets proposés, à la fois adressés aux publics écoliers (projet « Ça roule ? ») ; aux publics jeunes et familiaux (projet du « Parking sportif » plus bas) ; et aux stéphanois.e.s de manière générale (projet « Dé/Forme l'espace »).

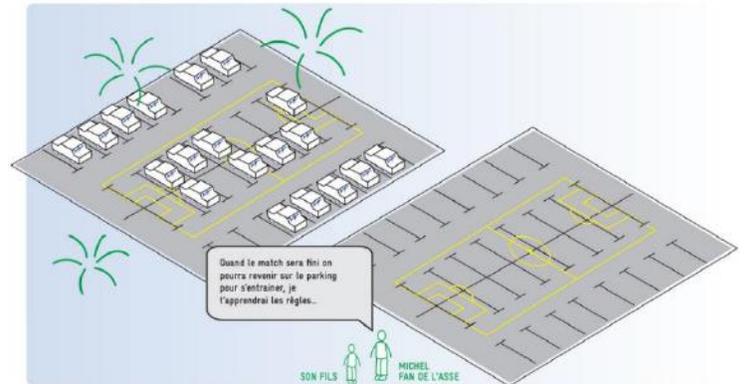
3.3. Le Parking sportif

3.3.1. Présentation du projet

La méthode

L'idée du parking sportif a émergé lors du Poker design, où nous devons créer un aménagement de parking en respectant plusieurs contraintes : public étudiant, thème du sport, objets goodies.

Nous avons créé un projet où lorsqu'un parking était inoccupé pendant des journées entières (parking de stade par exemple), il se transformait en terrain d'activités (festivals) et de sport.



Avis des Stéphanois.es

Nous nous sommes ensuite appuyées sur l'avis des Stéphanois.es pour juger de la pertinence de notre projet. En nous appuyant sur le questionnaire, parmi les 50 réponses, 60 % aimeraient améliorer les espaces de loisirs et plus de 70 % considèrent l'offre culturelle comme importante, voire très importante. Ces réactions confirment l'importance de réaménager des espaces vacants en lieux de convivialité intergénérationnels. Les avis sont plus mitigés vis-à-vis de l'amélioration des espaces pour enfants : 50 % ne considèrent pas cela important.

Nous avons voulu recueillir l'avis des usager.e.s sur ces espaces, la place de la voiture dans la ville et leurs recommandations au sujet du projet du Parking Sportif. Nous avons réussi à questionner 5 passant.es au centre commercial stéphanois *Centre-Deux*. Certaines envies ressortent :

- Avoir davantage d'animation dans la ville de Saint-Etienne. Faire des évènements variés sur ces espaces. (3 personnes /5).
- Le sport est une activité qui intéresse toutes les personnes interrogées. Même s'ils ne pratiquent pas de sport, ils ont trouvé l'idée très bien.
- 2 personnes / 5 ont insisté sur le fait que le lieu soit pensé pour plusieurs types de publics : enfants, personnes âgées : « *Pas que des jeunes* ».

Ils ont aussi exprimé leurs inquiétudes :

- Un terrain multisports peut s'avérer dangereux si les sports ne sont pas conciliés correctement. Il faut laisser la place à chaque sport, sans qu'ils se gênent mutuellement.
- La population risque de contourner l'organisation, comme c'est un lieu mixte, mi-parking, mi-sport. Par exemple, des skateurs vont faire du skate quand le parking est occupé par les voitures.

- La peur de perdre des places de parking pour les propriétaires de véhicule.

Le concept

A la lumière de ces retours, nous avons donc finalisé notre concept de parking sportif, qui consiste en cinq points fondamentaux :

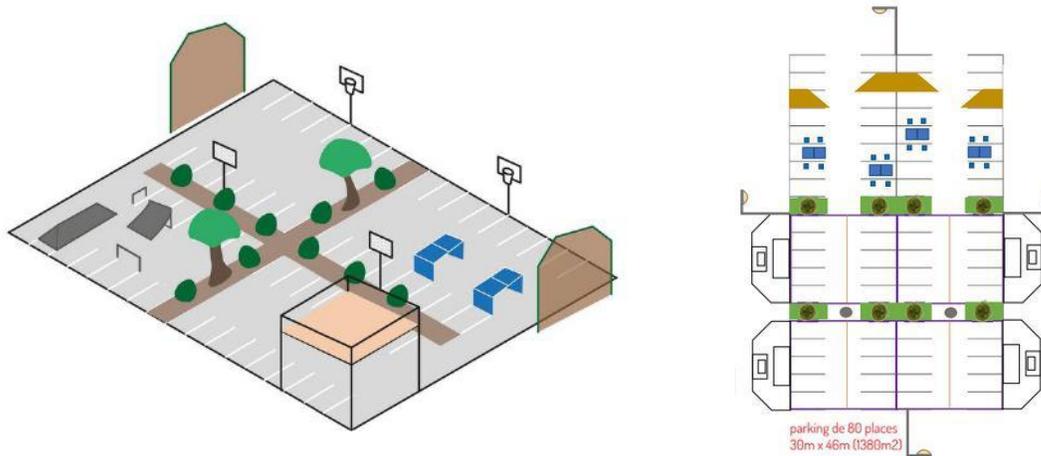
- Mise en place d'équipements sportifs temporaires, modulables et rétractables sur les nappes de parkings peu utilisés.
- Ce concept s'inscrit dans une logique de transition. L'objectif, à terme, est une libération de l'espace aujourd'hui dédié au stationnement et une requalification de celui-ci.
- Ce dispositif, par les équipements sportifs intelligents qu'il propose, permet de créer un espace multiusage (soit parking, soit espace de sport selon des créneaux horaires définis) qui ne pénalise pas les usager.e.s des espaces de stationnement ciblés par le projet.
- Le parking sportif est à destination de tous.tes. Ainsi, celui-ci favorise les rencontres intergénérationnelles et la création de liens sociaux au sens large.
- Enfin, en s'inscrivant dans une logique de renouvellement de l'urbain existant, le parking sportif a vocation à conscientiser les usager.e.s du potentiel, de la valeur et de la place de ces grands espaces plans - en centre-ville notamment.

Des pistes de notre concept restent à explorer. Par manque de temps, nous n'avons pas pu nous y plonger mais il convient de les mentionner ici. Premièrement, la question de qui utiliserait l'espace multisport : inclure des entreprises qui aurait un accès pour leurs employé.e.s en échange d'un mécénat. Ou encore, il peut être envisager de faire participer les associations locales à l'animation du lieu.

Enfin, nous pensons que ce concept est intéressant pour la ville dans une optique de promotion sportive dans ses politiques publiques.

3.3.2. Propositions

Proposition n°1 : Esquisse d'un aménagement de parking sportif au parking du Jardin des Plantes, Saint-Étienne



Quels usages ? Ce parking est réinventé comme un espace sportif mais surtout comme un espace de convivialité où tous les âges peuvent se rencontrer : les tables servent de tables de ping-pong, de pique-nique, d'échecs, un kiosque est pensé pour la danse...et où peuvent aussi s'organiser des activités culturelles ponctuelles

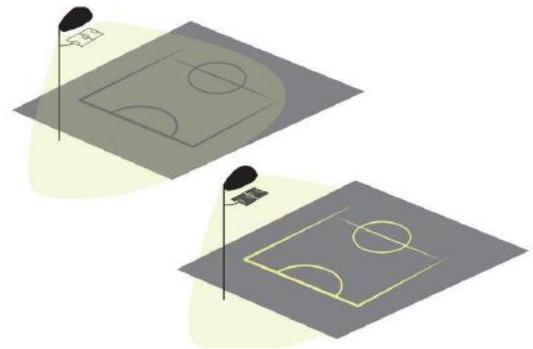
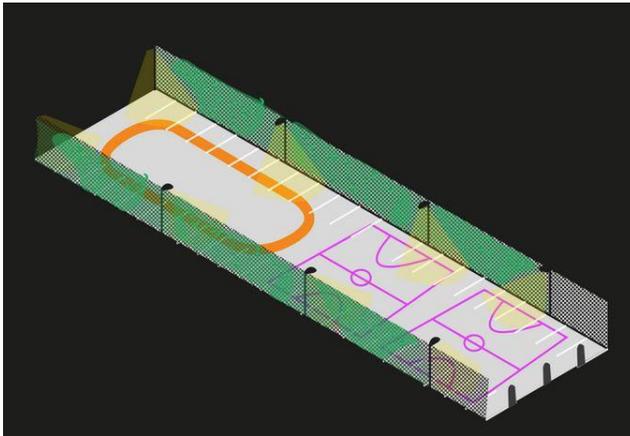
Quels sports ? Basket, foot, badminton, volley, danse, skate, ping-pong...

Quel agencement ? Les terrains de sports collectifs/de ballon se superposent sur un même terrain grâce à un marquage au sol de différentes couleurs (à l'image des city-stades). Les tables et chaises autour sont du mobilier pop up/rétractable. Les structures marrons sont fixes, servent à la fois de banc et de structure pour la pratique du skate. Chaque espace est délimité par des barrières : naturelles (buissons/arbres) et physiques (plots rétractables).

Quel éclairage ? Le jour les arbres font de l'ombre tandis que la nuit les lampadaires éclairent.

Quand ? Pour faciliter la coexistence entre voitures et pratiques sportives, il pourrait y avoir des créneaux réservés au sport (le dimanche par exemple) : les plots rétractables empêcheraient tout accès au parking. Si voitures et sports coexistent : les barrières naturelles/physiques sépareraient chaque zone : il faudrait un système de réservation (à voir avec les services publics par exemple) pour réserver chaque terrain et y empêcher le stationnement.

Proposition n°2 : Le parking sportif by night - Le Clapier



Les installations sportives : Le concept de parking sportif doit proposer une multiplicité d'activités sportives pouvant s'adapter à la morphologie du parking sur lequel il s'inscrit, tout en restant ergonomique pour les usager.e.s. Les dimensions du parking du Clapier sont de 175 mètres de long pour 30 mètres de large. Ainsi, il est possible d'y introduire deux terrains de basket de taille règlementaire (28x15m) ; un skate park mobile (modules POP-UP stockés et ancrés dans le sol) ainsi qu'une piste de course permettant de contourner la pente d'accès au toit du parking pouvant être dangereuse. Des tables et chaises POP-UP sont également pensées au bout du parking pour créer un espace de repos. Le seul élément permanent serait un cabanon de rangement de matériel dans un angle du parking (question de sa gestion et de son accès en suspens). Une barrière à l'entrée de la terrasse serait installée pour réguler l'accès au parking selon son usage (stationnement ou sport).

Le marquage au sol : La spécificité de ce scénario serait de créer un espace sportif diurne et nocturne. En effet, le lieu s'y prête : c'est un espace enclavé par des axes de circulation routière et ferroviaire qui ne comporte pas d'habitation à moins de 100 mètres, afin d'éviter tout dérangement. Un marquage au sol phosphorescent (qui émet de la lumière après avoir été éclairé) permettrait cette double temporalité du parking. Il est également possible de penser un marquage au sol invisible le jour (pour optimiser le stationnement) révélé uniquement la nuit par la projection d'ultraviolets. Une autre alternative pourrait être la projection grâce à la lumière des lampadaires (voir le schéma ci-dessus). La ville d'Oulu en Finlande a expérimenté ce type de projection pour signaler les pistes cyclables enneigées.



Figure 31 : Pistes cyclables à Oulu, 02/2022, ©Harri Vaarala

La végétalisation de l'espace : Afin de ne pas gêner la circulation et de ne pas restreindre l'espace disponible, les murs végétalisés sont privilégiés ici. Ceux-ci encadrent l'intégralité du parking afin de créer une atmosphère en huis clos, coupée des perturbations du trafic à proximité. Aussi, cela permet de créer de l'ombre. Des grillages sur lesquels prospèrent des plantes grimpantes (du lierre par exemple) seraient à privilégier afin de ne pas créer de nouveaux murs. Ces derniers permettent également toute projection d'objet en dehors de l'espace sportif. Les terrains de basket seraient bordés de filets pare-balls. Plus adaptés, ces filets créent une entrée de lumière.

3.3.3. Déploiement

Les acteur.rice.s

Afin d'ancrer notre concept dans une vision plus opérationnelle, nous avons réfléchi aux acteur.ice.s potentiel.le.s qui pourraient contribuer à sa réalisation. On distingue différents types d'acteur.ice. s.

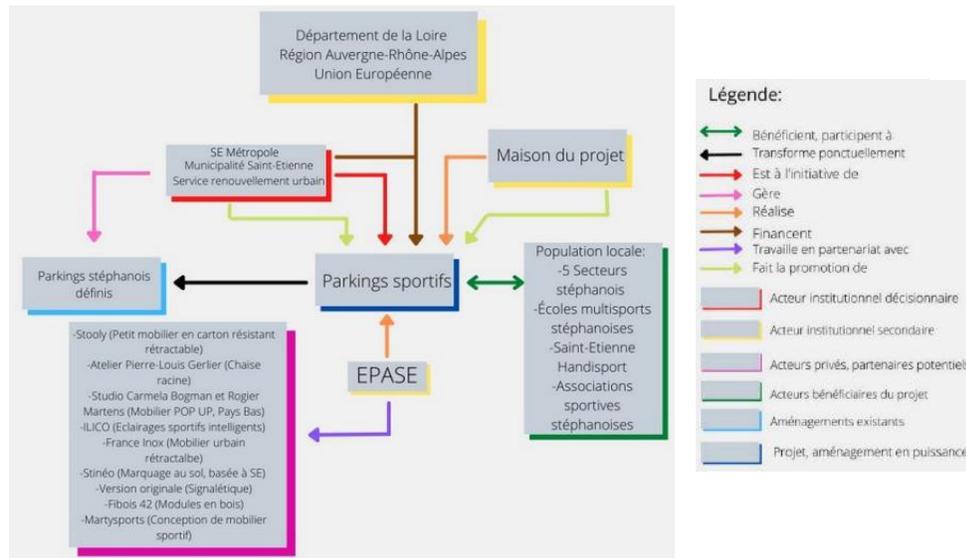


Figure 32 : Graphe d'acteur.rice.s - Projets Parkings sportifs

- Les acteur.rice.s institutionnel.le.s décisionnaires : Saint-Etienne Métropole ; Ville de Saint-Etienne et plus précisément le Service Renouvellement Urbain de celle-ci. Ces dernier.e.s sont à l'initiative du projet de parking sportif et supervisent son installation (ces acteur.rice.s sont notamment à l'origine de la gestion des parkings ciblés par le dispositif). Ils le financent également.
- Les acteur.rice.s institutionnel.le.s secondaires : iels ont vocation à financer et à médiatiser le parking sportif. Ils sont aussi à l'initiative de sa réalisation, de sa conception.
- Les acteur.rice.s privé.e.s et partenaires potentiel.le.s : iels sont essentiels à la conception du parking sportif. Iels permettent de réaliser des pièces originales qui donnent tout son sens au concept (notamment le mobilier pop-up (*Studio Carmela Bogman et Rogier Martens*) ou le mobilier rétractable (*Entreprise Stooly*)).
- Les acteur.rice.s bénéficiaires du projet : Ce sont les futurs usager.e.s du parking sportif. Ils lui permettront de vivre et d'évoluer, notamment en proposant de nouvelles pratiques sportives sur celui-ci à une multiplicité de publics.

La législation

Durant l'élaboration de notre projet, comme nous nous sommes focalisées sur des aménagements temporaires mobilisables dès maintenant, nous avons voulu effectuer des recherches au sujet de la réglementation. D'une part, le marquage au sol est soumis à plusieurs réglementations nationales.

- La circulaire du 15 mai 1996⁹¹ publiée au Journal Officiel donne des directives et des recommandations visant à ne pas abuser de l'utilisation de la couleur sur la chaussée. « Article III : *La couleur constitue un langage, un moyen de communication avec les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes... Son emploi doit par conséquent contribuer à rendre l'aménagement de l'espace plus lisible.* ».
- L'arrêté du 24 novembre 1967⁹² relatif à la signalisation des routes et des autoroutes où le rouge, le blanc, le jaune, le bleu et le vert sont utilisés à des fins spécifiques et réglementées (voies de détresse, stationnement, marquage temporaire...).
- Les couleurs sont également réglementées par un système de correspondance de couleurs européen (RAL) qui définit les couleurs pour la peinture, les revêtements et les plastiques : Blanc (RAL 9016) Jaune (RAL 1023) Rouge (RAL 3020) Bleu (RAL 5017). Ces couleurs spécifiques ne doivent pas être utilisées pour un autre usage pour éviter toute confusion pour l'utilisateur automobiliste ou piéton.

D'autre part, il existe une réglementation pour les équipements sportifs en accès libre/city-stades qui pourrait nous être utile dans le cadre de la réalisation d'un parking sportif. Une norme n'a pas de force juridique ni de caractère d'obligation au sens légal, mais elle permet de prévenir d'éventuels accidents dont les collectivités locales pourraient être portées responsables. La norme NF-EN 15312 concerne les équipements sportifs en accès libre. Elle recommande par exemple une distance minimum de 100 mètres entre tout équipement sportif et les habitations pour limiter les nuisances.

Toutes ces réglementations et recommandations nous permettent de juger de la conformité des aménagements à choisir. Le design est une question d'esthétique, mais aussi de sécurité, puisque l'on voit par exemple que le choix des couleurs impacte la lisibilité de l'espace et donc la sécurité. Cependant, le commanditaire n'a pas semblé porter beaucoup d'attention à ce point concernant la législation, car elle évolue sans cesse et nos projets ayant vocation à créer des aménagements dans un futur à 10, 20 ou 30 ans, ils peuvent difficilement se soumettre à une législation.

⁹¹ « Circulaire du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée ».

⁹² « Arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, article 8 ».

Les aménagements existants

Nous avons nourri notre imagination d'éléments existants pour la conception du projet, que ce soient des projets d'aménagements ou des éléments de mobilier de design. En voici quelques exemples ci-dessous.



Figure 34 : Piste de course Pop-Up sur les voitures à Prague, juin 2020 @Benedetto Bufalino



Figure 35 : Mobilier Pop-Up
©designers Carmela Bogman et Rogier Martens



Figure 33 : Une piste d'athlétisme sur le toit d'une école à Tiantai (Chine), 2014 ©Emmanuel Quintin, Le Figaro



Figure 36 : Projet "En cadence, marche ou danse" place Pompidou à Paris, 2018 ©Sandrine Nugue

3.4. Dé/Forme l'Espace

3.4.1. Genèse du projet

« *Cultive ton parking !* »

A la suite du poker design, présenté dans la partie 2 du présent livrable, notre groupe a décidé de développer la piste « *Cultive ton parking !* ». Nous avons alors choisi de nous intéresser à une proposition qui soit temporaire mais récurrente, déployable sur des parkings de vaste taille et inoccupés la plupart des weekends, et adapté à tous les publics. Après nos premiers travaux de terrain, complétés par nos lectures et échanges avec les acteurs de la Maison du Projet de Saint-Etienne, nous avons souhaité développer un projet qui relève de l'urbanisme transitoire. A cette volonté d'un déploiement possible dans un temps relativement court, nous avons également pris en compte les besoins futurs de la ville en matière de re-végétalisation.

L'idée était alors de concevoir un dispositif mobile, par exemple un petit camion, qui se déploierait les weekends pour créer un espace vert et convivial, lieu d'animations culturelles et d'échanges autour de l'agriculture urbaine ou du jardinage. Ainsi, un camion transporterait du mobilier dépliable, un certain nombre de plantes, végétaux en pots, ainsi que des éléments de décorations participant à créer une ambiance au style « *guinguette* ». Les lieux où se déploierait le camion seraient déterminés à l'avance, et suivraient une rotation pour créer une habitude de rencontre, une périodicité de la manifestation. Sur place, l'essentiel de l'animation consisterait en un temps d'échange pour apprendre à jardiner, se procurer des plants, voire s'approvisionner en produits issus de l'agriculture locale.

L'ensemble du dispositif était pensé pour s'articuler en trois temps. Premièrement, les parkings pouvant accueillir le dispositif le weekend seraient recensés, un calendrier de passage serait établi, et la manifestation serait préparée. Sur ce dernier point, nous avons plus particulièrement pensé un marquage au sol très visuel, qui reprendrait même les dates des prochains passages du camion. Dans un second temps, ce même camion se déploierait pour proposer ses animations et produits, à toutes les personnes qui souhaiteraient participer. Enfin, dans un troisième temps, le camion reprendrait sa route vers un nouveau parking, en prenant soin de laisser quelques traces des activités qui ont eu lieu pendant le weekend : quelques plantes, une affiche, un marquage au sol modifié, ...

Les illustrations relatives à ce premier concept sont présentées en Annexe 6.

Evolutions

A l'issue d'une première phase de création, une question s'est imposée à nous : comment s'assurer que notre dispositif corresponde bel et bien à des attentes et besoins d'habitantes et habitants locales ? Nous avons alors tenté de développer rapidement un module de concertation citoyenne, que nous pourrions utiliser afin de collecter des premiers retours sur notre embryon de projet. De plus, ce module pourrait être redéployé au service des autres concepts, afin de garantir la pertinence et la justesse de nos propositions.

Néanmoins, force a été de constater que penser un tel module, que nous souhaitions exister matériellement, et *in situ*, nécessitait bien plus de temps qu'estimé aux premiers abords. C'est pourquoi, après concertation avec l'ensemble du groupe, nous avons décidé de nous réorienter complètement sur cette thématique de la participation citoyenne. Alors que l'intégralité de nos concepts s'ancraient dans une logique d'urbanisme de transition à court ou moyen terme, il nous semblait indispensable de faire ce pas de côté, pour proposer un projet qui questionne le réemploi des espaces de stationnement dans une

logique inclusive et collective. Aux prémices de nos réflexions, ce projet devait lui-même prendre place sur des espaces de stationnement, afin de s’ancrer le plus possible directement dans les espaces soumis aux transformations futures.

3.4.2. Un outil de consultation citoyenne

Cadrage

La consultation citoyenne en urbanisme est une méthode existant depuis plus d’une trentaine d’année, et documentée de nombreux ouvrages la décrivant théoriquement. Nous entendrons ici « concertation citoyenne » selon la définition proposée par E. Hauptman et N. Wates⁹³ :

« Une démarche de concertation citoyenne en urbanisme est un processus collaboratif très structuré dans lequel les parties prenantes incluant la population locale travaillent de concert sous la conduite d’experts indépendants, issus de disciplines variées, en vue de projeter ensemble le futur de leur territoire ou de certains aspects de la vie locale. »

Toujours selon ces mêmes auteurs, une démarche de concertation citoyenne réunit toujours les mêmes composantes :

1. Des sessions de travail intensives
2. La participation locale
3. Une approche exhaustive
4. Des animateurs indépendants
5. La pluridisciplinarité
6. Une ambition affichée
7. La souplesse

De plus, les auteurs identifient trois clés principales de succès :

1. Des formes variées d’implication collective
2. Des méthodes de travail très créatives
3. Une dynamique

Toutefois, nous avons fait le choix de mettre l’accent sur les méthodes de travail créatives, sur l’outil en lui-même et non sur la méthode dans son ensemble. C’est pourquoi les réflexions précises concernant les parties prenantes, la temporalité, restent encore à définir pour aller vers un premier prototypage. Ces points de méthode relèvent alors plus d’un guide général, que d’une feuille de route que nous suivrions à la lettre.

Si la méthode exposée ci-dessus se veut le plus neutre possible, elle reste néanmoins critiquée dans son utilisation. En effet, les consultations citoyennes prennent de nombreuses formes et toutes n’ont pas les mêmes prétentions d’associer les citoyennes et citoyens à l’ensemble du processus visant à imaginer le futur d’un territoire ou d’un quartier. Ainsi, toutes les manifestations de participation

⁹³ Eléonore HAUPTMANN et Nick WATES, *Concertation citoyenne en urbanisme: la méthode du Community planning*, Editions Yves Michel, 2010.

citoyenne peuvent être classées grossièrement sur une échelle de la participation, comme proposé par S. Arnstein⁹⁴ :

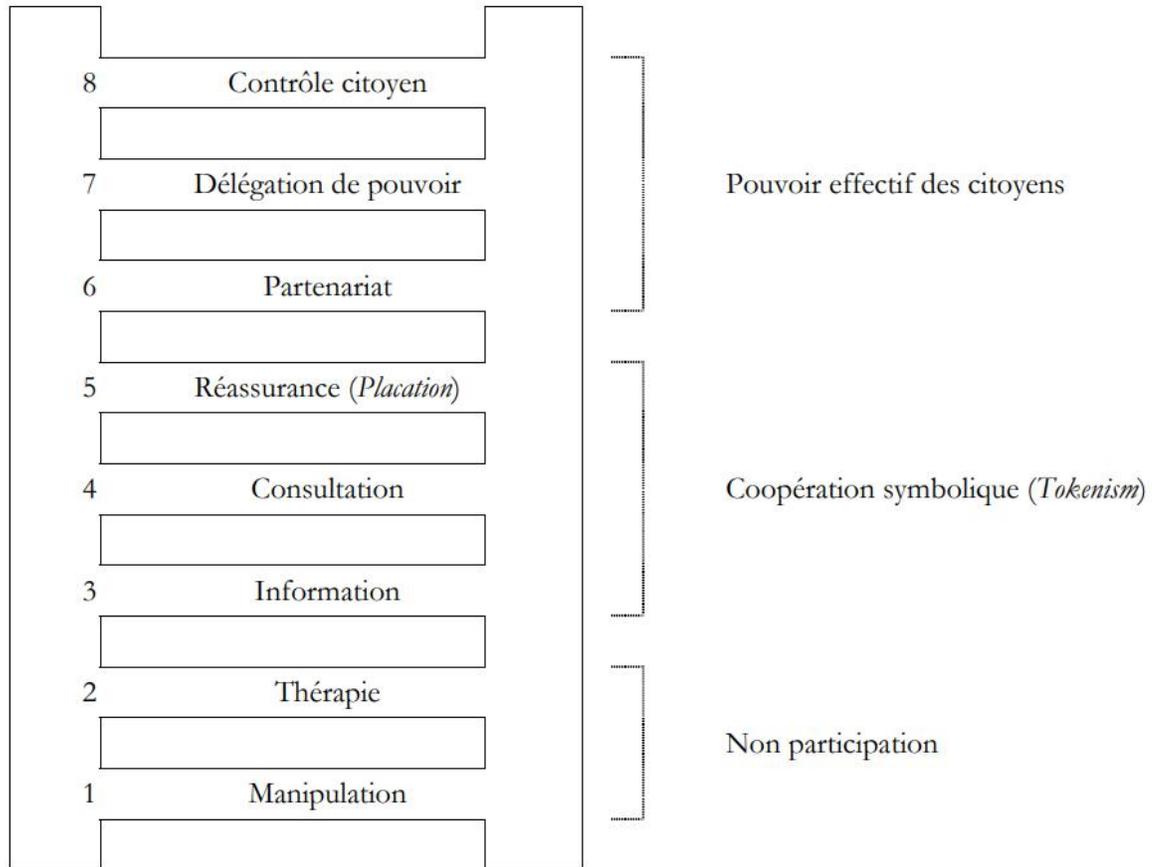


Figure 37 : Schéma de l'échelle de la participation d'après S. Arnstein - (c) Florence Morvant

Si cette échelle est « simpliste » selon les mots de l'auteur, elle permet néanmoins de faire prendre conscience du niveau auquel l'outil est déployé. Dans notre cas, nous nous situons au niveau de la consultation. A l'heure actuelle, au vu de la nature prospective de notre commande, au vu des stratégies d'urbanismes déjà définies pour Saint-Etienne à horizon 2050, nous n'avons pas souhaité développer un processus complet qui associerait les citoyennes et citoyens aux décisions concernant les transformations de leur cadre de vie.

Une nouvelle fois, nous avons fait le choix délibéré de concentrer notre attention sur la création d'un outil, sans avoir encore défini le processus plus large dans lequel il s'ancre.

⁹⁴ Florence MORVANT, « Une échelle de participation citoyenne – Sherry Arnstein », URL complète en biblio.

Dans leurs travaux, les chercheurs M. Jolivet-Duval, S. Safin et S. Huron⁹⁵ identifient trois phases dans lesquels de tels outils sont développés : une phase de pré-design (qui vise à définir et caractériser les usages d'un lieu par exemple), une phase générative (qui vise à faire émerger des idées de nouveaux usages, de transformation) et une phase pivot (qui vise à transformer les représentations d'un lieu). Leur étude révèle également la prévalence de certains outils en fonction de la phase dans laquelle nous nous situons, et en fonction de leur rapport au réel.

Dans notre cas, par la nature de notre commande, nous avons souhaité développer un outil hybride, qui permette à la fois de générer des idées, et de renseigner sur la perception et les usages d'un lieu. C'est pourquoi nous avons fait le choix de coupler une maquette (manipulée par les participantes et participant) support de la phase générative, et une captation vidéo par une caméra surplombante réalisant un *timelapse* (pour alimenter la phase de pré-design).

Pour conclure, nous voulons proposer un outil de consultation citoyenne, à même de susciter intérêt et participation, de faire émerger de nouvelles idées relatives à l'aménagement de l'espace public, et de permettre de comprendre les usages et représentations existantes de certains types de lieux. En plus d'être catalyseur de créativité, notre proposition d'atelier se veut être un outil pour apporter des connaissances à quatre niveaux :

- Les besoins et envies des usagers locaux ;
- Les usages et représentations de certaines typologies de parking ;
- Les usages et représentations de lieux ciblés ;
- Les usages et représentations de la ville de manière générale.

Plusieurs éléments nous semblent alors clés, notamment les dimensions ludiques et inclusives. L'atelier se veut déployable rapidement (en lien avec le précédent concept « Cultive ton parking ! » envisagé), facilement déplaçable, facile à appréhender et comprendre, et proposant une certaine simplicité de lecture et de restitution finale.

Références

Un certain nombre de projets existants ont alimenté nos réflexions, relevant du design, de l'installation artistique, ou d'ateliers de participation citoyenne. Vous pourrez les retrouver en Annexe 7.

Scénario d'usage

L'atelier « Dé/Former l'Espace » s'incarne au travers d'un marquage au sol, d'une multitude de volumes, et d'une animation.

Tout d'abord, l'espace où se déroule l'atelier est repéré par un marquage au sol caractéristique. Rappelant les jeux peints au sol des cours de récréation, ce marquage permet de repérer l'animation même lorsqu'elle n'est pas en cours. Lorsque celle-ci se déroule, le marquage permet alors d'illustrer alors des surfaces clés, telles que la taille d'une ou plusieurs places de stationnement. Il sert également à délimiter la zone d'expérimentation.

⁹⁵ Marion JOLIVET-DUVAL, Stéphane SAFIN et Samuel HURON, « Design territorial, représentations spatiales et participation citoyenne : revue de cas et analyse d'outils », *Sciences du Design*, 2021, vol. 14, n° 2, pp. 55-75.

Ensuite, l'atelier s'articule autour de formes diverses et multicolores. Ces formes sont des volumes figuratifs, et modulables. L'idée est de permettre aux usagers de les charger du sens qui leur convient le plus, qui illustre le mieux leur pensée. Ces formes variées sont conçues de manière à pouvoir se combiner de façons différentes pour pouvoir proposer plusieurs lectures et combinaisons. Les acteurs et actrices de l'atelier disposent de ces formes comme leur outil principal pour matérialiser physiquement, faire exister un moment, l'espace dont ils et elles auraient envie dans la ville. L'atelier n'a pas de durée, les personnes se succèdent, formant et déformant l'espace selon leurs envies et leurs besoins.

Tout au long de l'atelier, une personne est présente pour accompagner les participantes et participants. Cette personne explique les règles de fonctionnement de l'atelier, peut suggérer des significations pour certaines formes, voire fait des propositions pour stimuler la créativité des participantes et participants.

Lorsqu'une personne considère sa création terminée, elle peut quitter le lieu de l'atelier en ayant préalablement été remerciée pour sa participation.

Matériel principal

Comme présenté plus tôt, le principal matériel nécessaire pour cet atelier sont les formes. Ces formes répondent à quatre principales contraintes :

- Elles doivent pouvoir avoir plusieurs sens ;
- Elles doivent pouvoir être combinées de plusieurs façons ;
- Elles doivent être facilement manipulables ;
- Elles doivent être résistantes.

Les deux premières contraintes découlent du besoin de faire un atelier qui soit ludique, preuve par l'exemple qu'il est possible de s'approprier l'espace public. Des formes aux significations multiples et combinables appellent à la créativité pour les associer, et permettent une réelle liberté dans la conception d'un espace physique qui réponde aux envies des participantes et participants. Les deux dernières contraintes relèvent davantage de considérations pratiques. A des fins d'inclusivité, il ne faut pas que les formes soient trop lourdes pour que même des enfants puissent participer. Une certaine robustesse est également nécessaire à la fois pour permettre d'empiler les formes les unes sur les autres, survivre aux intempéries et aux manipulations répétées.

Dans la logique de mobilité de cet atelier, les formes doivent aussi permettre d'être facilement déplacées et stockées. Pour ce faire, elles doivent pouvoir être compressées, pliées ou emboîtées.

Après une première phase de réflexion, voici quelques formes envisagées :

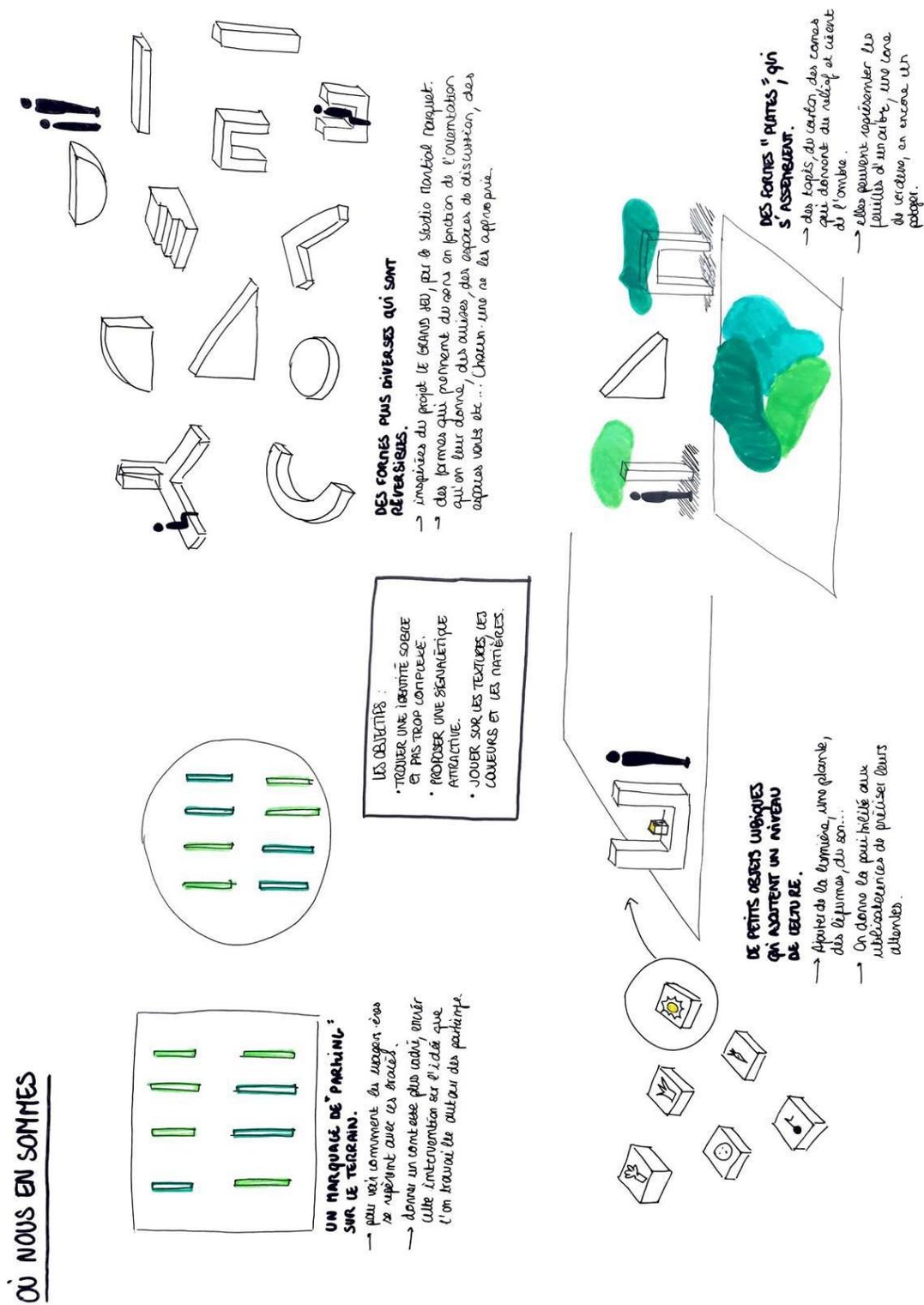


Figure 38 : Support de présentation du projet Dé/Forme l'espace - (c) Naomie Rubiero

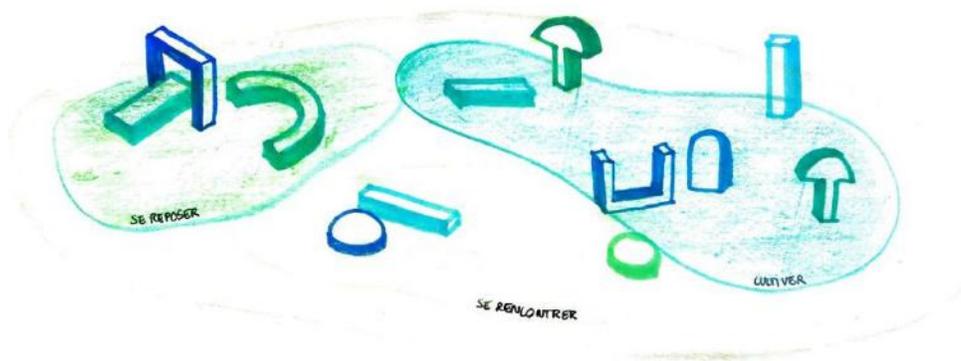


Figure 39 : Support de présentation du projet Dé/Forme l'espace 2 - (c) Naomie Rubiero

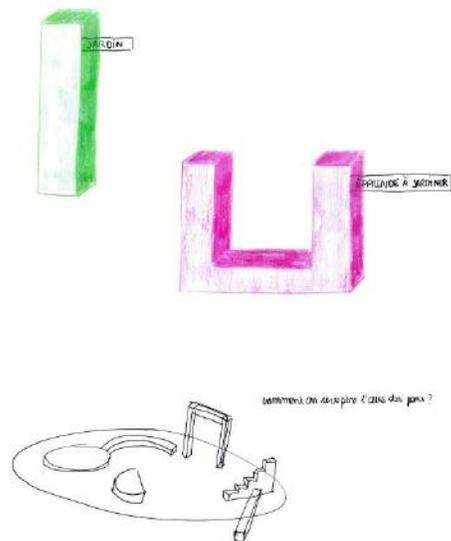


Figure 40 : Support de présentation du projet Dé/Forme l'espace 3 - (c) Naomie Rubiero

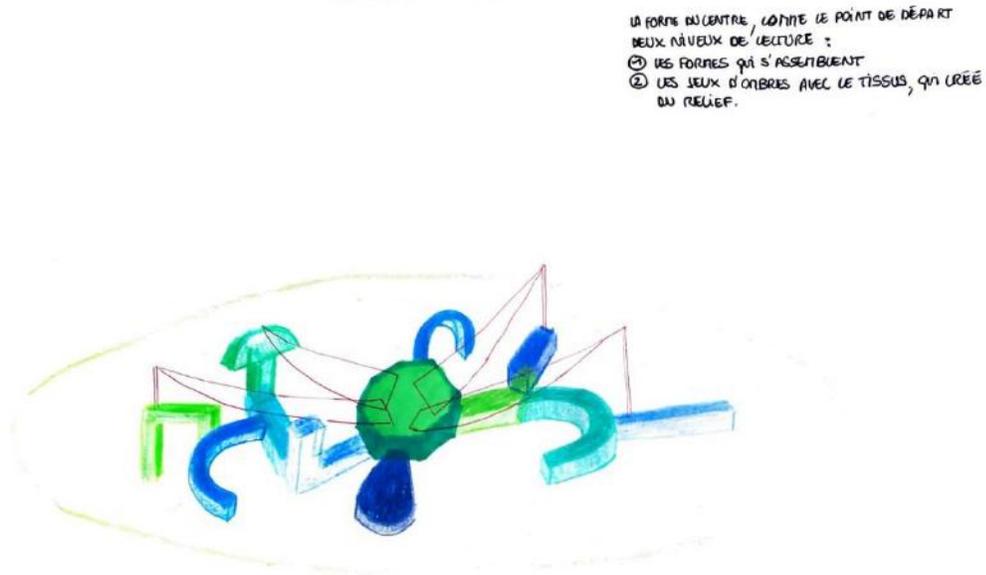


Figure 41 : Support de présentation du projet Dé/Forme l'espace 4 - (c) Naomie Rubiero

Pour réaliser ces formes au regard des contraintes, plusieurs solutions ont été envisagées : mousse, plastique, carton avec revêtement technique. Toutes combinent solidité et légèreté, mais des tests seraient nécessaires pour déterminer la plus appropriée de ces solutions.

Matériel secondaire

Par ailleurs, pour enrichir encore les possibilités offertes par ces formes, notamment pour matérialiser l'appréhension de l'espace par d'autres sens que la vue ou le toucher, un certain nombre de pictogrammes est proposé pour enrichir les créations. Ces pictogrammes sont suggérés par la personne en charge de l'animation, ou peuvent être directement sollicités par les participantes et participants. Parmi ces pictogrammes envisagés, certains pourraient représenter des activités de lecture, des sons ou du bruit, des sources de lumière, ...

Une nouvelle fois, plusieurs solutions sont envisageables pour atteindre cet objectif, entre revêtement réinscriptibles, revêtements magnétiques et éléments aimantés, cubes de différentes tailles.

Conception et déploiement

Parmi les incitations pour prendre part à l'atelier, nous comptons naturellement sur sa dimension ludique et le marquage au sol précédemment évoqué. Toutefois, il semble nécessaire qu'une signalétique plus vaste accompagne et précède l'installation de l'animation. Un balisage ludique dans les rues voisines, guidant jusqu'au lieu principal pourrait être une solution. Il paraît pertinent et cohérent de conserver l'idée de jeu jusque dans ce balisage.

De plus, cet atelier pourrait être déployé dans une grande diversité de lieux : dans les parkings appelés à être transformés, dans des écoles, des entreprises, des places fréquentées, ... Le dispositif est un outil mobile, qui doit être capable de s'adapter à la plupart des espaces publics extérieurs, et permettant de fournir des données sur un public cible, ou sur un lieu identifié.

L'atelier se veut être un espace d'expression qui soit le plus libre possible, où les interventions d'un animateur soient source de stimulation et non de contrainte. Cette personne en charge de l'animation permet une meilleure accessibilité du dispositif, tout en bénéficiant d'un regard de choix sur la façon dont les personnes participent et se saisissent de cet espace d'expression.

En plus de cet animateur, une webcam est placée au-dessus du marquage au sol, procédant à une captation vidéo des transformations successives de l'espace de jeu. Cette vidéo sert alors de support de restitution à une équipe (par exemple composée d'urbanistes et de designers) qui saura l'interpréter pour répondre au mieux aux quatre questions guidant le déploiement de cet atelier.

Enfin, dans une logique de réciprocité, il est important que les participantes et participants soient rétribués pour leur implication. A nouveau, plusieurs pistes sont envisageables : photo instantanées (type polaroid) de leur installation, nom et prénom marqué à un endroit servant de « murs des contributions », ...

Questions en suspens

Comme mentionné à plusieurs reprises, un certain nombre de questions restent ouvertes et demandent à être adressées avant de penser un premier prototypage de ce projet.

De fait, il nous semble particulièrement important de cartographier les acteurs locaux qui pourraient prendre part au projet, tant dans sa conception, sa réalisation que son interprétation et sa relecture. Si nous avons naturellement identifié la Ville de Saint-Etienne ainsi que la Métropole, nous avons également pensé contacter Cpt Ludd et Novæ, deux collectifs de designers locaux ayant participé à des projets de concertation citoyenne et d'urbanisme de transition, mais ils ne semblent plus exister aujourd'hui.

Enfin, nous souhaiterions réaliser un budget prévisionnel pour ce projet.

Etat actuel et futur du projet

Nous sommes aujourd'hui parvenus au terme d'une première phase de réflexion qui a permis de poser les bases de cet atelier, tant dans ses ambitions que dans son déroulé, ses apports ou son ancrage local. Des premières maquettes ont pu être réalisées à l'occasion d'une présentation de l'état de nos réflexions. L'ensemble des membres du groupe souhaiterait néanmoins avoir l'occasion de donner une suite à cette animation, en allant jusqu'à une phase de prototypage, éventuellement dans les années à venir.

Conclusion

La voiture est un incontournable qui a non seulement façonné l'aménagement urbain mais également nos modes de vie et notre culture. L'arrivée de la voiture dans les villes a entraîné une recomposition de l'espace public au profit de celle-ci, avec pour conséquence une fragmentation fonctionnelle des espaces et un étalement urbain des villes, qui rend l'usage de la voiture d'autant plus indispensable. La production automobile de masse, pour satisfaire les besoins du marché français mais aussi des marchés internationaux, a érigé l'industrie automobile au rang de secteur-clé de l'économie, pourvoyeur de croissance économique et d'emplois, ce qui favorise le soutien des pouvoirs publics à ce mode de transport et l'ancre encore davantage dans le quotidien des citoyens. Cette institutionnalisation de la voiture est particulièrement visible dans les représentations culturelles, notamment au cinéma, où la voiture est bien davantage qu'un simple moyen de transport et véhicule une symbolique de liberté et d'autonomie.

Par conséquent, la construction de zones de stationnement s'est imposée comme corollaire au développement de la voiture dans les villes, et les parkings font désormais partie intégrante du paysage urbain. Sujets à des représentations contrastées, entre lieux d'insécurité et lieux de convivialité, ils n'en restent pas moins un trait caractéristique de la ville automobile, notamment à Saint-Etienne. Bien que la ville, avec ses rues étroites, ne soit pas particulièrement adaptée à un trafic automobile intense, la construction de larges avenues comme le cours Fauriel et la création par la mairie d'espaces de stationnement sur voirie et en ouvrage à partir des années 1960 a favorisé la motorisation de nombreux ménages.

Néanmoins, cette transition automobile des villes génère également de nombreux inconvénients. Au-delà de la saturation de l'espace public par les voitures et de leur coût économique conséquent pour les ménages, le transport automobile a également de lourdes conséquences écologiques : l'artificialisation des sols due à la construction de routes et de parkings crée des mécanismes d'îlots de chaleur dans les zones urbaines et augmente les risques d'inondations, tandis que la combustion de carburants fossiles émet des particules fines qui nuisent à la santé des habitants, ainsi que des gaz à effet de serre qui font du transport automobile l'un des principaux facteurs contribuant au changement climatique.

Ce sont surtout ces conséquences environnementales qui motivent un nombre croissant de villes à encourager une utilisation réduite de la voiture et promouvoir des moyens de transport alternatifs. Bien qu'à Saint-Etienne, l'objectif poursuivi par la municipalité soit plutôt de faire coexister les différents modes de transport que de faire disparaître la voiture, on peut s'attendre dans les prochaines années à une réduction de la place que celle-ci occupe dans la ville, et donc à une transformation des espaces de stationnement inutilisés. Comme nous l'avons vu, de nombreuses villes à travers le monde réfléchissent déjà aux nouveaux usages que pourraient prendre les parkings vacants, en élaborant des projets de transformation temporaire ou permanente des parkings. A travers ces projets, nous avons pu observer la diversité des manières de repenser l'espace public : qu'il s'agisse d'un espace vert, d'une aire de repos pour les sans-abris, d'une réforme urbaine drastique (dans le cas de Pontevedra) ou d'un espace de convivialité, l'espace de stationnement constitue une opportunité pour répondre aux enjeux d'un territoire donné.

Face aux multiples enjeux que soulève le stationnement, le service de Renouvellement Urbain de la ville de Saint-Etienne tente d'anticiper les nouveaux usages de la ville et nous a invité à réinventer les espaces de stationnement. L'ampleur du sujet nous a amené à se poser de nombreuses questions et à émettre autant d'hypothèses. Avant de rencontrer le commanditaire, nous avons eu tendance à analyser les usages faits des places de stationnement stéphanoises actuellement. Nous avons observé quelques parkings stéphanois et nous avons rédigé une ébauche de questionnaire adressé aux habitant.e.s.

Cependant, notre réflexion a évolué au fur et à mesure que nous étudions le sujet, au travers de nos recherches et de brainstormings. Nous avons redirigé notre approche en sortant de ce cadre trop rattaché à une temporalité à court terme. Nous avons compris que l'objectif du commanditaire et de ce projet était de faire naître des concepts innovants, en partant de l'affirmation que la voiture n'aurait plus la même importance dans 30 ans qu'aujourd'hui.

Nos concepts sont nés d'une approche pluridisciplinaire, qui était recherchée par le commanditaire. En effet, la pluridisciplinarité assurée par une approche de sciences politiques et de sciences sociales, une approche artistique et de design mais aussi de statistiques nous a permis de couvrir une multitude d'aspects lors de la réalisation de nos concepts. Le processus d'idéation du « Poker Design » fut la première étape clé, où nous avons laissé part à notre créativité tout en répondant à des contraintes et des critères d'efficacité. Parmi les huit concepts inventés lors de cette après-midi « design », quatre furent approfondis les mois suivants.

A l'image des projets d'aménagements urbains qui font souvent appel à la participation et la concertation citoyenne depuis les années 2000, nous avons tenté de mobiliser à notre échelle les citoyen.ne.s dans nos projets. La participation citoyenne peut prendre de multiples formes, en amont ou en aval d'un projet, elle est plus ou moins prise en compte dans la maquette finale, mais en dépit de tout cela, elle reste un gage de légitimité d'un projet. Ainsi, afin de garder de la pertinence à nos concepts, nous avons questionné les habitant.e.s de Saint-Etienne au sujet des espaces publics à Saint-Etienne, en leur demandant quels espaces voulaient-ils modifier, quels aménagements manquaient à la ville, quelles envies avaient-ils... Finalement, l'inclusion des Stéphanois.es dans nos projets fut très limitée et nous gardons quelques réserves, à l'instar du questionnaire qui ne compte que 49 réponses. D'une part, les questions ainsi que la stratégie de diffusion ont pu freiner la mobilisation, mais d'autre part le sujet était source de critiques. La remise en question de la place de la voiture est un enjeu social majeur (voire de justice sociale) c'est pourquoi nous avons fait face à de multiples contestations.

Cette critique est aussi liée à la perception globale que nous avons des enjeux de société et des politiques publiques aujourd'hui : il est difficile de penser à long terme. Certains interrogés n'arrivaient pas à se projeter dans un aussi long espace de temps. L'architecte M. Armengaud a souligné que les commandes auxquelles il répondait avaient une temporalité très courte, avec une durée de vie des aménagements d'environ 10 ans.

Pour répondre aux enjeux aussi cruciaux et interconnectés que sont les enjeux sociaux, climatiques et économiques liés à la voiture et au stationnement, il faudrait réussir à sortir de ce référentiel du « court-terme » qui empêche de répondre à des critères de durabilité. En attendant, les solutions trouvées s'insèrent dans ce paradigme du court-terme, puisque les aménagements temporaires ne cessent de fleurir dans l'espace public à l'instar de l'urbanisme transitoire. En définitive, les concepts que nous avons créés s'inscrivent dans cet urbanisme transitoire et cette dynamique de court-terme.

Nous avons trouvé difficile de créer des concepts sur le long terme, compte-tenu de la dynamique des politiques publiques.

Les quatre concepts que nous avons créés répondent à des problématiques différentes, et utilisent l'espace vacant également différemment. Le projet de végétalisation du parking des Ursules est une réponse directe aux enjeux environnementaux et au retour de la nature en ville, et en rapportant un espace de calme et de fraîcheur. D'autre part, le projet « ça roule ! » est un projet inclusif qui a pour but de développer l'usage des mobilités douces pour les plus jeunes dans les écoles, en mobilisant le public. L'espace vacant n'est pas radicalement transformé, mais il est utilisé comme espace de transition pour faire changer les mentalités et les habitudes au sujet de la mobilité. De son côté, le projet « Parking sportif » est également un aménagement temporaire, qui peut se transformer en aménagement à long terme selon l'utilisation effective du parking concerné. Il a vocation à réutiliser les parkings comme lieu de convivialité, d'échanges intergénérationnel et de dynamisme, dans de grands espaces urbains où il est difficile de trouver des espaces publics. Enfin, la quatrième proposition « Dé/Forme l'Espace » est un outil original de consultation citoyenne, pensé pour interpeller les stéphanois.e.s au sujet de l'usage des parkings, permettant de les placer en réel.le.s acteurs et actrices du changement et des aménagements.

Bibliographie

ADEME, « Réimplanter la forêt en ville pour lutter contre l'îlot de chaleur urbain » Végétaliser : Agir pour le rafraîchissement urbain [Rapport], Ils l'ont fait, 2020, pp 59-64 p., consulté le 12 avril 2022, URL : <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/20-vegetaliser-agir-pour-le-rafraichissement-urbain-9791029715655.html>.

ADEME, « Participation citoyenne (La) », La librairie ADEME, consulté le 22 mars 2022, URL : <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/3792-participation-citoyenne-la-9791029702488.html>.

ADUQ et CRE-MONTREAL, UN GUIDE DU PARKLET / PLACOTTOIR POUR MONTREAL ou comment développer un outil favorisant une dynamique collective du partage de la rue [Rapport], Montréal, 2016, consulté le 12 avril 2022, URL : <https://cremtl.org/actualites/2016/un-guide-placottoir-laduq-cre-montreal-comment-developper-un-outil-favorisant-une>.

ASSOCIATION SCHOOL YARD RIDERS, « L'association « School Yard Riders » », School Yard Riders, consulté le 13 avril 2022, URL : <http://www.schoolyardriders.com/asso-1/>.

BACQUE Marie-Hélène et GAUTHIER Mario, « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein », Participations, 10 octobre 2011, vol. 1, n° 1, pp. 36-66.

BARTHES Roland, Mythologies, Editions du Seuil, 1957, 217 p.

BEAL Vincent, CAUCHI-DUVAL Nicolas, GAY Georges, JOURNEL Christelle Morel et PALA Valérie Sala, « I. Saint-Étienne, ville réelle », Reperes, 23 janvier 2020, pp. 9-33.

BEAL Vincent, CAUCHI-DUVAL Nicolas, GAY Georges, MOREL JOURNEL Christelle et SALA PALA Valérie, Sociologie de Saint-Étienne, La Découverte, Repères, 2020, 128 p., consulté le 7 décembre 2021, URL : https://www.cairn.info/sociologie-de-saint-etienne--9782707195227.htm?ora.z_ref=cairnSearchAutocomplete.

BIGAY Pascale, « Saint-Étienne: la végétalisation du toit du parking des Ursules actée », Le Progrès, 2019, consulté le 14 avril 2022, URL : <https://www.leprogres.fr/loire-42-edition-saint-etienne-metropole/2019/06/24/la-vegetalisation-du-toit-du-parking-des-ursules-actee>.

BOLTANSKI Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », 1975.

CARLIER Mathilde, « Global automotive manufacturing market size 2022 », Statista, 4 mars 2022, consulté le 9 avril 2022, URL : <https://www.statista.com/statistics/574151/global-automotive-industry-revenue/>.

CARLIER Mathilde, « Global auto sales revenue 2020-2030 », Statista, août 2021, consulté le 9 avril 2022, URL : <https://www.statista.com/statistics/1103008/global-auto-sales-revenue/>.

CCFA, COMITE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES, « L'automobile, pilier essentiel de l'économie en France - CCFA | Comité des Constructeurs Français d'Automobiles », consulté le 9 avril

Sciences Po Lyon – 2022 – Baptiste BEGUINET, Pauline DI MANNO, Gabrielle FERY, Claire GOUJET, Camille JOLAS, Maxime LUTZ, Alice SARNO, Jeanne SEROT

2022, URL : <https://ccfa.fr/dossiers-thematiques/lindustrie-automobile-pilier-essentiel-de-leconomie-locale-en-france/>.

CHAVASSIEUX Pauline, « Adapter la ville en décroissance sans le dire : expériences stéphanoises de requalification d'îlots urbains (années 1970-1980) », 2018, consulté le 22 février 2022, URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01935920>.

CHAVASSIEUX Pauline, GAY Georges, KADDOUR Rachid, MOREL JOURNAL Christelle et SALA PALA Valérie, (Dé)construire la ville : les villes en décroissance, laboratoire d'une production urbaine alternative, PUSE, Ecole d'Architecture de Saint-Etienne, 2022, 384 p., consulté le 22 février 2022, URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03524003>.

COHAN Steven et HARK Ina Rae, *The Road Movie Book*, 1997.

COLOMBERT Morgane, « Contribution à l'analyse de la prise en compte du climat urbain dans les différents moyens d'intervention sur la ville », p. 541.

CORRIGAN Timothy, *A Cinema Without Walls: Movies and Culture After Vietnam*, Rutgers University Press, 1991, 276 p.

DPA-X et PERRAULT Dominique, "Les futurs du parkings. Opportunités dans les sous-sols " Analyse de l'architecture des parkings souterrains. Valorisation, diversification et intégration au sein des dynamiques urbaines contemporaines [Rapport], Commande de Indigo group, 2020, consulté le 15 février 2022, URL : <https://dpa-x.com/carpark-futures-indigo>.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, « Urban sprawl in Europe - The ignored challenge », consulté le 11 avril 2022, URL : https://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10.

FONDATION POUR LA NATURE ET POUR L'HOMME, « 5 bonnes raisons de laisser sa voiture au garage lorsqu'on a le choix... et surtout en ville ! », Fondation pour la Nature et pour l'Homme, 27 novembre 2020, consulté le 9 avril 2022, URL : <https://www.fnh.org/5-bonnes-raisons-de-laisser-sa-voiture-au-garage-lorsquon-a-le-choix-et-surtout-en-ville/>.

FUTURA la rédaction de, « Définition | Ilot de chaleur urbain - ICU - Ilot thermique urbain | Futura Planète », Futura, consulté le 1 avril 2022, URL : <https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-ilot-chaleur-urbain-5473/>.

GAMBLIN Audrey, « Quel rôle de l'espace public dans les quartiers en renouvellement urbain : l'exemple du territoire stéphanois », 15 septembre 2017, p. 123.

GARCIA-SEGOVIA Purificación, BARRETO-PALACIOS Vivian, IBORRA-BERNAD Consuelo, ANDRES-BELLO Amparo, GONZALEZ-CARRASCOSA Rebeca, BRETON Jorge et MARTINEZ-MONZO Javier, « Improvement of a culinary recipe by applying sensory analysis: Design of the New Tarte Tatin », *International Journal of Gastronomy and Food Science*, 1 janvier 2012, vol. 1, n° 1, pp. 54-60, doi:10.1016/j.ijgfs.2011.11.011.

GIRET Antoine et ADDER Mustapha, « Hériter des infrastructures de stationnement (béton, réseaux, parkings, etc.) », *Horizons publics*, 2021, consulté le 6 avril 2022, URL : <https://www.horizonspublics.fr/environnement/heriter-des-infrastructures-de-stationnement-beton-reseaux-parkings-etc>.

Sciences Po Lyon – 2022 – Baptiste BEGUINET, Pauline DI MANNO, Gabrielle FERY, Claire GOUJET, Camille JOLAS, Maxime LUTZ, Alice SARNO, Jeanne SEROT

GIRLS SKATE NETWORK, « Skateboarding Is Not For Girls », Girls Skate Network, 2 juin 2013, consulté le 13 avril 2022, URL : <http://girlsskatenetwork.com/2013/06/02/skateboarding-is-not-for-girls/>.

GROPEN Shayna et SUTHERLAND Lane, « Parking by Design: A Comprehensive study on the adaptive reuse of parking structures (PhD Design) », URL : <https://digitalcommons.calpoly.edu/crsp/208/>.

HAUPTMANN Eléonore et WATES Nick, Concertation citoyenne en urbanisme: la méthode du Community planning, Editions Yves Michel, 2010, 115 p.

HERAN Frédéric, « Le printemps des parklets », Transports urbains, 2020, vol. 137, n° 2, pp. 16-16.

HÉRAN Frédéric, « About the effective speed of transport. An Ivan Illich's concept revisited », Revue d'Economie Régionale Urbaine, 2009, n° 3, pp. 449-470.

INSEE, « Dossier complet – Commune de Saint-Étienne (42218) | Insee », consulté le 8 avril 2022, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-42218>.

INSEE, « Équipement automobile des ménages en 2018 | Insee », consulté le 8 avril 2022, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694>.

INSEE, « Dossier complet – Commune de Grenoble (38185) | Insee », consulté le 8 avril 2022, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-38185>.

INSEE, « Dossier complet – Commune de Lyon (69123) | Insee », consulté le 8 avril 2022, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-69123>.

INSEE, « Dossier complet – Commune de Valence (26362) | Insee », consulté le 8 avril 2022, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-26362>.

INSEE, « Dossier complet – Commune de Montbrison (42147) | Insee », consulté le 8 avril 2022, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-42147>.

IVAN Illich, Energy and Equity, consulté le 9 avril 2022, URL : [https://isidore.co/CalibreLibrary/Illich,%20Ivan/Energy%20and%20Equity%20\(5460\)/Energy%20and%20Equity%20-%20Illich,%20Ivan.pdf](https://isidore.co/CalibreLibrary/Illich,%20Ivan/Energy%20and%20Equity%20(5460)/Energy%20and%20Equity%20-%20Illich,%20Ivan.pdf).

JOLIVET-DUVAL Marion, SAFIN Stéphane et HURON Samuel, « Design territorial, représentations spatiales et participation citoyenne : revue de cas et analyse d'outils », Sciences du Design, 2021, vol. 14, n° 2, pp. 55-75.

LECHENET Alexandre, « Forfait post stationnement : ces villes qui collectent le plus », La Gazette des Communes, 22 avril 2021, consulté le 11 avril 2022, URL : <https://www.lagazettedescommunes.com/741684/forfait-post-stationnement-ces-villes-qui-collectent-le-plus/>.

MACENLLE Daniel, « Pontevedra: reforma urbana, movilidad activa y salud », in A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha., 2021, consulté le 11 avril 2022, URL : <https://ruidera.uclm.es/xmlui/bitstream/handle/10578/28941/A%20PIE%20O%20EN%20BICI%203%20E06%20Pontevedra.pdf?sequence=1>.

Sciences Po Lyon – 2022 – Baptiste BEGUINET, Pauline DI MANNO, Gabrielle FERY, Claire GOUJET, Camille JOLAS, Maxime LUTZ, Alice SARNO, Jeanne SEROT

MATTIOLI Giulio, ROBERTS Cameron, STEINBERGER Julia et BROWN Andrew, « The political economy of car dependence: A systems of provision approach », *Energy Research & Social Science*, 1 août 2020, vol. 66, p. 101486, doi:10.1016/j.erss.2020.101486.

MORVANT Florence, « Une échelle de participation citoyenne – Sherry Arnstein », consulté le 13 avril 2022, URL : https://www.academia.edu/34274952/Une_%C3%A9chelle_de_participation_citoyenne_Sherry_Arnstein.

PARK Robert E., BURGESS Ernest W. et MCKENZIE Roderick Duncan, *The City*, University of Chicago Press, 1967, 250 p.

QU'EST-CE QU'ON FAIT ?! et ADEME, « La mobilité de demain - Qu'est-ce qu'on fait ? », consulté le 9 avril 2022, URL : <https://www.qqf.fr/infographie/60/la-mobilite-de-demain>.

ROUSSEL Isabelle, « La circulation automobile en ville : émission et qualité de l'air, difficultés méthodologiques », *Hommes et Terres du Nord*, 1993, vol. 1, n° 1, pp. 107-120, doi:10.3406/htn.1993.2400.

SCHNEEKLOTH Lynda H. et SHIBLEY Robert G., *Placemaking: The Art and Practice of Building Communities*, New York, Wiley, 1995, 263 p.

SHELLER Mimi et URRY John, « The City and the Car », *International Journal of Urban and Regional Research*, 1 décembre 2000, vol. 24, pp. 737-757, doi:10.1111/1468-2427.00276.

STREET BEHAVIOUR, *Collisions Before and After the Removal of Pedestrian Railings at 70 Junctions and Crossings on the Transport for London Road Network [Rapport]*, Londres, Transport For London, 2017, 33 p., consulté le 11 avril 2022, URL : <https://content.tfl.gov.uk/pedestrian-railings-removal-report.pdf>.

TIETZ Jeff, « Jeff Tietz: The Sharp, Sudden Decline of America's Middle Class », *Rolling Stone*, 25 juin 2012, consulté le 13 avril 2022, URL : <https://www.rollingstone.com/culture/culture-news/the-sharp-sudden-decline-of-americas-middle-class-234917/>.

TOMAS François, « L'urbanisme à Saint Etienne depuis le schéma d'aménagement de la métropole d'équilibre », *Géocarrefour*, 1982, vol. 57, n° 2, pp. 131-143, doi:10.3406/geoca.1982.6818.

TURNER WORKS, « Peckham Levels », *Turner.Works*, 2015, consulté le 12 avril 2022, URL : <https://turner.works/works/view/peckham-levels-2/>.

VILLE DE SAINT-ETIENNE, « Rénovation urbaine : Saint-Étienne change ! | Site Internet de la ville de Saint-Etienne », consulté le 29 mars 2022, URL : <https://www.saint-etienne.fr/projets/projet-urbain/r%C3%A9novation-urbaine-saint-%C3%A9tienne-change>.

WATSON Matt, PANTZAR Mika et SHOVE Elizabeth, *The Dynamics of Social Practice. Everyday Life and How It Changes.*, 2012.

« Transports : la voiture, bientôt bannie des villes (et déjà absente de la campagne présidentielle) », *Franceinfo*, 5 avril 2022, consulté le 14 avril 2022, URL : <https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/crise-climatique/empreinte->

Sciences Po Lyon – 2022 – Baptiste BEGUINET, Pauline DI MANNO, Gabrielle FERY, Claire GOUJET, Camille JOLAS, Maxime LUTZ, Alice SARNO, Jeanne SEROT

carbone/transports/transports-la-limitation-de-la-voiture-en-ville-va-t-elle-se-generaliser-en-france_5003042.html.

« Arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, article 8 ».

« Safe Parking Shelter and Rapid Rehousing Program | New Beginnings », 5 octobre 2015, consulté le 13 avril 2022, URL : <https://sbnbcc.org/safe-parking/>.

« Scot Sud Loire, Document d’Orientations et d’Objectifs », consulté le 13 avril 2022, URL : <http://www.scot-sudloire.fr/sites/default/files/documents/2014/DOO/DOO-partie1.pdf>.

« Circulaire du 15 mai 1996 relative à l’utilisation de la couleur sur chaussée ».

« Espace public - Collectivités viables », consulté le 14 avril 2022, URL : <https://collectivitesviables.org/sujets/espace-public.aspx>.

« Quelle place pour la voiture demain ? », Institut Montaigne, consulté le 15 février 2022, URL : <https://www.institutmontaigne.org/publications/quelle-place-pour-la-voiture-demain>.

« Rapport 2022 du Giec : une nouvelle alerte face au réchauffement climatique », Vie publique.fr, consulté le 23 mars 2022, URL : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/284117-rapport-2022-du-giec-nouvelle-alerte-face-au-rechauffement-du-climat>.

« Oxydes d’azote - Lig’Air - Association de surveillance de la qualité de l’air en région Centre-Val de Loire », consulté le 1 avril 2022, URL : <https://www.ligair.fr/la-pollution/les-polluants-1/oxydes-dazote>.

« Salon Urbain Saint-Étienne - Pavillon/Urban Design/Landscape - Projects », AWP, consulté le 12 avril 2022, URL : <https://awp.fr/project/urban-lounge-saint-etienne/>.

« Art. L 103.2 - Modifié par LOI n°2020-1525 du 7 décembre 2020 - art. 40 », URL : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042655025.

Annexes

Annexe 1 : Compte rendu de l'entretien avec Jean-Pierre Berger

Réalisé par Alice Sarno et Jeanne Serot le 2 mars 2022

1. Parcours académique et professionnel

Adjoint au maire de Saint-Etienne. Avant la mairie, groupe Casino (40 ans). A gravi les échelons du groupe (parcours impressionnant). Après la retraite, Medef (passerelle entre entreprises et universités), puis président du CIRID, et de plusieurs organismes. A été appelé par le maire pour intégrer l'équipe

2. Rôle/compétences

Urbanisme. Adjoint au maire (il en existe 21), les autres sont conseillers municipaux. Être adjoint est une délégation.

L'urbanisme, avec le maire, en arrivant, ont fait comme une entreprise : diagnostic (force, faiblesses).

Stratégie de la ville (en termes d'urbanismes) -> Constat, - 50K. Perte de mixité sociale, vacances dans les logements. Dégradation du parc des logements, perte d'attractivité. Décision : retrouver de l'attractivité.

1ère décision majeure : le quotidien, quartier, rues -> propreté, sécurité (tripler le nb de caméras, doubler le nb de policiers municipaux + armer).

2ème décision : plus de logements sociaux pdt 6 ans (ville très paupérisée, perte de mixité sociale, les classes moyennes et sup sont parties). Cela augmentait aussi la vacance des logements, on construit d'un côté et on vide de l'autre.

3ème décision : démolition. Environ 200 000m2 démolis sur 5 ans. Cette année 37 000 m2. Réhabilitation des terrains, végétalisation (14 mars restitution projet Eden), aération de la ville. Ou alors aménagement urbain. Sinon, construction grâce à une nouvelle attractivité, recréer de la mixité sociale.

4ème décision : la réhabilitation, notamment sur le plan énergétique. Réhabilitation de logements anciens plutôt que de construire du neuf (bailleurs publics) + bailleurs privés qui mettent en place des aides. Saint-Etienne est une zone « détendue », les logements sont peu chers, ce qui était un problème.

5ème décision : Construire autrement. La ville se paupérisant chaque année, les gens en place dans les municipalités démontrent que chaque chose qui « fait riche », les gens le refusent -> avec le dvt de l'attractivité, les nouvelles populations seront plus exigeantes et il faudra donc construire autrement. Construire des petits immeubles collectifs qualitatifs. 3 cibles : fixer les habitants qui voulaient partir, 2ème cible ☑ les seniors qui sont exigeants, les accueillir. 3ème cible, accueillir ceux que l'on veut faire revenir : entreprises, artisans, commerçants, classes moyennes.

Il faut travailler sur l'image et sur les entrées de villes (qui étaient catastrophiques) -> Steel... Réhabilitation des friches industrielles, création d'une tour passive...

Nouvelle stratégie : la concertation.

3. Les principales orientations du SCoT

Sciences Po Lyon – 2022 – Baptiste BEGUINET, Pauline DI MANNO, Gabrielle FERY, Claire GOUJET, Camille JOLAS, Maxime LUTZ, Alice SARNO, Jeanne SEROT

198 communes au sein du SCoT. Application de la Loi Climat et Résilience : 0 artificialisation nette. Pendant la construction, en zone rurale, d'une zone végétalisée : il faut compenser systématiquement chaque construction sur de la végétation. C'est-à-dire que si on rase 20 000 m² de végétation, il faut démolir 20 000 m² d'artificialisation et le végétaliser (très difficile à mettre en place). Dans le SRADET, il y aura toutes les propositions des présidents du SCoT. L'enjeu maintenant en termes d'urbanisme est la ZAN (zéro artificialisation nette).

Annexe 2 : Retranscription de l'entretien avec Matthias Armengaud

Réalisé par Claire Goujet et Pauline Di Manno le 11 mars 2022 en visioconférence.

M : Deux mots pour se présenter : moi j'ai répondu favorablement à votre lettre très bien écrite d'abord parce que si on peut, c'est nécessaire, c'est important, c'est un plaisir. J'ai la chance d'être moi-même professeur et d'être associé à un professeur donc je vais me présenter là-dessus et donc l'idée de la diffusion et du dialogue c'est vraiment important. Si vous me parlez de l'espace public c'est ce qui nous intéresse, c'est de la raison pour laquelle on a créé notre bureau et c'est ce que nous enseignons dans différentes institutions. C'est plutôt qu'il va falloir que je fasse attention à faire court et à me concentrer dans la mesure où il m'arrive de mener des projets, des stratégies de parking à l'échelle d'une ville, à l'échelle d'un projet, de l'espace public, de la place de la mobilité. Donc voilà, ça croise énormément de choses et puis la dernière chose c'est Saint Etienne, parce que c'est un projet un peu spécial pour nous : le plus petit projet qu'on ait jamais fait, il nous interpelle un tout petit peu et c'est plutôt un bon souvenir même s'il y a eu deux trois choses et je suis content d'en parler. On a été appelé y a 1 ou 2 ans par la ville de Saint Etienne qui a fait des affiches ou une sorte de de logo et la place Jacquart apparaissait dessus comme un des projets un peu logotypes de la ville. Ça nous fait plaisir d'avoir participé à ça, on se souvient aussi que j'ai rarement été dans une situation aussi conflictuelle que dans ce projet. C'est peut-être aussi des questions de culture.

C : C'est intéressant.

M : Alors pour me présenter, je suis architecte de formation. J'ai aussi une formation de paysagiste donc j'ai fait Versailles archi et paysage, c'était possible à l'époque. Et je dois dire que j'ai créé une agence en 2000 qui s'appelle Atelier Wunderschön Peplum et finalement l'intitulé qu'on a trouvé de mieux, parce que les clients nous aiment pas trop sous ce nom-là qui était un peu plus un collectif un peu rigolo, on s'appelle Agence de Reconfiguration Territoriale. Donc ça on a un site internet, vous trouvez des choses, il y a un certain nombre de livres... C'est vrai que nous sommes plus de la moitié de nos projets à l'étranger donc, quelque part, on est un peu tout le temps un étranger à l'étranger mais on est souvent un étranger en France. Les gens pensent qu'on est suisse, les gens pensent qu'on est norvégien. A la rigueur nous-mêmes on se sent un peu en voyage, ce qui peut être un peu, des fois, déconnecté. L'agence fait exactement autant de l'espace public paysage que de bâtiment. Il y a eu une tendance, c'est ce qui nous intéresse le plus, mais on a mis très longtemps à bien y trouver notre place et surtout quelque chose à dire en fait de pertinent : on fait de plus en plus d'urbanisme et de projets urbains Des projets souvent d'une grande ampleur : de ville, y'a pas longtemps on a dessiné un pays. C'est vraiment des tailles un petit peu particulière. Et souvent, l'agence qui est assez petite, une quinzaine de personnes, met en place des plateformes qui vont jusqu'à 200 personnes à travers le monde. Le dernier projet qu'on a fait, c'était à Harvard, moi j'y suis en tant que qu'enseignant, mais on était presque 200 à travers le monde. Donc ça a créé des choses où on lance une idée mais ensuite on peut chiffrer, ensuite on retravaille, ensuite on appelle... Quand on est à Harvard on appelle assez vite un ministre ou ils nous proposent des 06 de président... Parce qu'à vrai dire avec mon frère Marc Armengaud, qui est philosophe, on est deux associés. On était plus associé au début et plus interdisciplinaire mais quand même moi je suis architecte, lui il est philosophe. Ce qui nous intéresse c'est de faire partie de la commande et des situations concrètes, sans aucun doute, par rapport à des cabinets disons prospectif voir un peu arty. On est totalement dans la commande publique essentiellement, mais ce qui nous intéresse le plus c'est de travailler à la frontière de ces commandes, non pas par pur plaisir de dénonciation, mais pour essayer d'être un apport. Donc on n'est pas une agence de production et la plupart du temps, on s'associe avec d'autres personnes, voire on vend nos projets à d'autres personnes. Ça nous fait travailler plutôt en amont des projets mais pas que, il

nous est arrivé d'être en aval, d'être en remise de projet. C'est plutôt qu'est-ce qu'on peut amener ? qu'est-ce qu'on peut critiquer ? à quel moment on peut éventuellement faire dérailler un projet ? La place Jacquard est un peu de cet ordre-là. Dérailler positivement. Donc le bureau, on a appris ça dans les pays nordiques ou en Hollande, finalement on peut se rapprocher de bureaux de prestations de services dans la pub mais je déteste ça. Ou alors un collectif artistique radicaux de Berlin où on va intervenir, on va chercher le temps et le moment pour renverser la table et puis le reste les autres le font mieux que nous ou à un autre moment. Et ça nous rend assez léger et à l'aise pour intervenir aussi dans des concepts, dans des situations privées, un peu compliquées où la rentabilité est au cœur de tout. Ça nous rend extrêmement agile dans les situations publiques et même de commandes culturelles. La ville comme stratégie culturelle évidemment on a été biberonné à ça. Nos premiers travaux, nous ont amené à tout simplement créer la Nuit Blanche, alors pas la première qui a été créée par, j'ai oublié son nom, par le créateur du Lieu unique à Nantes [Jean Blaise] en lui disant cette idée culturelle. On a fait cette première Nuit Blanche à Paris comme spectateurs et puis on a appelé la ville de Paris ; on était tout jeune, on leur a dit : « C'est très bien mais nous on pense que c'est l'occasion de faire une maquette de la ville échelle 1. Personne sera au courant mais pendant les Nuits Blanches ou autre chose, on va tester la ville, tous les projets projet qu'on aimerait faire mais qu'on est pas sûr de pouvoir faire ». On un projet qu'on a mis en place assez vite et qui a eu des belles répercussions ça a été de faire une plage à Paris. Tout le monde a cru que c'était faire la plage, mais en fait c'était tester le fait d'enlever les voitures. Donc il y a un bureau qui a été créé, qui a pas d'intitulé évident, en tout cas pendant de longues années. Maintenant il y a quelqu'un qui est en charge de ça mais avant c'était caché, on agissait de façon invisible, en tant que conseil stratégique pour des projets métropolitain. On a créé 14 nuits blanches à travers le monde, qui sont les maquettes échelle 1 de ce qui pourrait être changé. Evidemment après il y'a une commande artistique, il y a des commissaires... Mais plutôt on dit : « on pense que cette partie de la ville, cette place elle est chouette. Vous faites un concours, attendez, votre concours on va peut-être le faire autrement, on va inviter des artistes ». Voilà et mettre en tension, ce qui nous a amené évidemment à générer, par notre agence, ou à collaborer avec énormément de groupes d'actions d'urbanisme transitoire forcément. Dans un domaine français, on en est même, pas à l'origine, parce qu'historiquement c'est un peu délicat de savoir de quand ça vient exactement c'est les années 60 ans en fait donc c'est assez ancien, mais très fortement fin 90 début 2000, parce qu'on a commencé très très tôt. On s'est lancé là-dedans à Paris, on a créé avec des amis Batofar, une boîte de nuit où on a raconté et expérimenté la ville tout en buvant énormément. Dans d'autres villes on a fait des choses très sérieuses. Ça vous va ? C'est une petite intro, je peux parler pendant des heures.

C : Oui, c'est super.

M : Alors ça c'est un peu le début. C'est un petit peu pourquoi on en est là. On a participé à des choses vraiment expérimentales puisque moi j'ai sorti plusieurs disques, on a fait une exposition, on a fait des pièces de théâtre, en ce moment on fait un opéra... C'est des choses qu'on montre pas avec l'agence, c'est 2 choses un peu différentes mais à chaque fois on prend le micro à la fin on dit : « oui OK ça vous a plu ? mais nous on veut la faire la ville, on veut la dessinez quand même ! ». Je dois vous avouer qu'on aurait peut-être dû se contenter d'être soit artiste soit que politique, le fait de faire les deux c'est chouette à raconter c'est difficile à vivre. Et donc des fois vous cachez. Ça nous a quand même amené à travailler sur la ville de la nuit par ricochet de la Nuit Blanche, au point de devenir stratèges pour les grandes métropoles. Le grand Paris la nuit on a fait, c'est-à-dire, qu'il y a 10 équipes du Grand Paris, nous on était la 11ème, personne ne le savait. On était payé de la même façon pour travailler sur la nuit, et la nuit des équipes : ce qu'ils ne font pas, c'est la nuit aussi comme inverse de tout. Et dedans, l'espace public c'est où ? C'était quand même le grand moment fin 90/début 2000, d'argent public abondant vers l'espace public pour plusieurs raisons. En réclamant d'avoir des missions, et vous allez voir ça arrive, juste pour finir mon introduction : très jeune donc quasiment votre âge j'ai eu la chance de gagner quelques grands

concours d'urbanisme. On a fait une partie de Genève, une partie de Londres pour les Jeux Olympiques, vous voyez ça date un petit peu. Dans ces concours-là, alors pour le coup un peu olé olé, on s'est mis à dire on fait des espaces publics de telle manière, un peu temporaire un peu plus sport. On a beaucoup programmé et raconté des choses parfois très précises mais aussi tout est sorti. Et puis surtout si on zoome sur le projet de la Jacquart, j'arrive à ça, je dois vous avouer que, un jour je regarde *Le Moniteur* qui est un journal que je trouvais un peu débectant et puis je vois une annonce y a marqué : « Place Jacquart » et voilà. J'ai lu ce qu'on conseillait de faire à Londres et on s'est dit, on s'est regardé, on s'est dit : « bah on va répondre à ce qu'on met généralement dans nos dossiers ». On est prescripteur quand on est urbaniste, on est plutôt stratège, on dit : « il faudrait faire ça, il faudrait faire ça », on donne des exemples et puis là soudain, j'avais été 3 fois dans ma vie à Saint Etienne. Et juste il y a marqué des honoraires et j'ai cru qu'il y avait une erreur et on s'est dit c'est pas grave on répond. Il y avait pas d'erreur, il avait pas d'argent, c'était mal écrit. On en a souffert après. On a répondu au hasard au marché public sans connaître personne, sans ami, sans copinage, sans quoi que ce soit et avec assez peu de référence sauf qu'on a écrit : « voilà ça fait quelques années qu'on le propose à des grandes villes ou à des villes disons et on lit ce qu'on aimerait dans nos projets que d'autres fassent simplement nous on sait dessiner on a mis au point une petite équipe : prenez-nous ! ».

C : Et donc en fait le la commande enfin de la ville de Saint- Etienne, il y avait un cahier des charges ou c'est vous qui avez amené votre projet ?

M : C'est un peu particulier pour nous mais quand j'ai l'occasion d'en parler j'adore ce projet. il y a un petit twist. Je lui donne un sens qui est partiel et ça, ça va peut-être vous décevoir ou vous surprendre, la ville de Saint Etienne avait engagé... Enfin l'Etablissement Public d'aménagement de Saint-Etienne, c'est pas la même chose, avait engagé probablement sous la forme d'un concours, je dois vous avouer que je ne sais pas, un bureau d'études un bureau de paysagiste de Lyon pour faire la place. Il y avait une place de marché, il y avait beaucoup de conflits pour le marché, c'était un parking à ciel ouvert problématique. C'est aussi un quartier historiquement avec quelques soucis de conflits d'usage et donc il avait été décidé de le faire bien. Quand on le fait bien on nettoie aussi donc on nettoie, on boboïse, on met les gens dehors. Mais le bureau d'étude a fait quelque chose. Le cahier des charges moi je peux vous le retrouver mais si je vous le résume c'est : « on a des gens très bien mais c'est d'une tristesse infinie ce qu'ils sont en train de faire, alors on fait un concours de design sur le côté pour que ça soit un peu plus rigolo ».

C : Ah d'accord !

M : Moi je le raconte un peu autrement parce qu'après on a fait des plans guides, par exemple, on a fait toute la Défense en plan guide, et j'arrivais pas à me raconter Saint Etienne comme truc. C'est-à-dire, ce que je trouve génial sur Jacquart, génial à raconter : si on fait très bien, très propre, surtout hyper efficace, pas d'idée, rien, ça ne marche, tout gris, et puis, sur le côté, mais sur le côté qui peut être au milieu ou selon les projets, il faut décider, on met le paquet dans l'idée d'une invention de l'espace public. Nous on a dessinée que la partie qui est latérale en couleur : les salons Jacquart. En général, faire de l'espace public c'est 500 à 600€ du mètre carré : c'est un scandale, la pierre vient de Chine, c'est dégueulasse. Il a pas besoin de ça mais c'est quand même pas mal de la faire et c'est tellement cher, que ça stresse tout le monde. Il y a pas de règlement en extérieur c'est pas net, les réglementations sont attaquables, contradictoires par rapport au bâtiment et donc on ne sait pas très bien si on a le droit de faire les choses : plates, pas plates, en couleur, pas en couleur. C'est flou puisque vous mélangez voirie, voirie c'est intra réglementé, avec place, où il y a 0 réglementation. Donc la tendance, si vous êtes très créatif et un peu puissant aussi en termes d'un peu connu, vous arrivez peut-être à faire quelque chose de différenciant. Et puis il y a tout un tas de bureaux comme celui à Lyon, il fait bien son travail mais on leur a dit : « surtout vous mouftez pas ». Je sais pas si c'est eux qui ont pas eu d'idée ou surtout on leur a dit : « faites propre,

faites comme ceci comme cela ». Est-ce que c'est eux, parce qu'ils étaient extrêmement sympathiques, ou parce que c'est venu d'une critique en cours d'étude ? La ville de Saint Etienne, ville de design, a dit : « bon bah si c'est comme ça, puisqu'il y a un peu de place, on trouve un tout petit budget et on lance un petit concours de design pour faire des bancs ou des lumières, c'est comme on voulait, sur le côté avec un budget de quoi vous acheter quelques chaussures et un chapeau ». Alors nous, on a fait un concours et on était que nous, l'agence, c'était trop petit pour mettre beaucoup de personnes. On a fait un concours d'aménagement des sols, de mobilier, de lumière, assez ambitieux. On était face à Matali Crasset, on était face à des équipes. Il y avait 3/4 équipes et on était sidéré, même le jour du concours : on était les seuls architectes et les seuls paysagistes. La question c'était vraiment d'éclairer, décorer la ville. Et nous on a dit : « non, non, non, non ! Décorer la ville c'est dégueulasse ! C'est comme décorer un appartement, c'est pas c'est pas un anniversaire, c'est trop sérieux, c'est d'une tristesse infinie. Il y a des problématiques nocturnes lourdes, il y a des il y a des agressions ». Donc comment le design va permettre peut-être de questionner, d'intégrer d'amuser voire de sécuriser ? D'où la création d'une lanterne, de salons non plats mais très rouges, de bancs qui sont des bancs dessinés, alors je suis désolé, soi-disant pour les femmes. C'est une idée qu'on avait eue comme ça, on savait pas très bien ce que ça voulait dire en 2000 et quelques, il y avait pas de label ou quoi que ce soit, on nous a dit depuis que c'était pas si bien que ça. Il y avait cette idée d'en faire un petit laboratoire. Point. Vous faites votre place comme il faut, vous régler les problèmes que vous avez repéré. Dans d'autres projets, moi j'ai en charge de l'ensemble, mais nous on s'est mis sur le côté comme un poil à gratter, parce que, en le faisant, ça leur a un peu changé leur projet à eux voir ça leur à simplifier la vie en fait. Ils ont enlevé les bancs ils ont dit : « OK vous vous mettez le paquet un peu bizarre mais vous nous animez tout ça et nous on peut se simplifier ». Ils en été je crois très contents en fait, ça a un peu radicalisé leurs propos et non on a pu augmenter un tout petit peu le budget qui était quand même pas très sérieux. Et puis a commencé la nécessité de le mettre en œuvre, avec l'école d'architecture qui nous a crié dessus tous les jours en disant : « c'est moche, c'est moche, c'est moche » jusqu'à ce que je le présente là ça s'est un peu calmé, le maire a trouvé ça infame, l'entreprise a trouvé ça scandaleux. On s'est battu sur le chantier, on a eu des débuts de procès et puis je suis prof Harvard et ça fait partie des 3 références que j'ai montré le jour de mon invitation. Il y a une différence entre la valeur qu'on peut y voir ou la valeur des pratiques qu'on peut raconter d'abord mais aussi que j'ai pu voir moi en allant un peu sur la fin et puis la difficulté à faire, avec des moments pénibles.

C : D'accord. Et donc à la fin quand vous avez terminé le projet est ce qu'il y a quand même eu des retours positifs et est-ce que vous avez pu en avoir aussi même de la population, du public ? Comment ça a été reçu ?

M : Moi j'ai plusieurs types de retours. J'ai eu des retours donc le jour l'inauguration assez violents de 2/3 élus et d'habitants disons normaux mais blancs et installés depuis longtemps, en disant : « c'est insupportable » et puis notre truc avait été immédiatement squatté par des gens du voyage, ensuite il y a une fête du tonnerre, après c'est devenu un lieu d'expérimentation pour l'école d'architecture, ensuite on a eu des retours d'habitants, on a reçu une carte signée par un groupe d'associations de quartier qui a dit : « c'est génial ! c'est un peu bizarre mais c'est super votre truc » et puis la ville qui nous dit que c'est un des emblèmes. Et l'emblème c'est la pas la place, c'est notre installation, c'est le banc avec le sol un peu rond. Après je sais pas dans quel état c'est maintenant, je peux imaginer qu'ils l'ont en partie démolit et qu'ils n'ont pas osé nous appeler. Je sais que l'école d'architecture a voulu démonter la lanterne qui était dans l'angle...

C : La lanterne est toujours là. Il y a toujours l'espace de jeu. C'est un espace de jeu ? Oui, il y a des enfants.

M : Il y a des enfants mais attention c'est pas un espace de jeu sinon c'est réglementé. Ça tous les apparts d'un espace de jeu mais ça n'en ait pas un. C'est un détournement très fort, moi j'ai appris ça auprès d'une

agence qui s'appelle MUF, une agence 100% féminine assez étonnante à Londres, un peu la génération avant moi et qui m'a beaucoup intéressé, interpellé. Elles travaillent sur le genre dans l'espace public et aussi la même chose, c'est-à-dire, il y a le square pour les enfants et puis on fait 1 mètres et c'est plus un square, là t'as le droit de fumer, là t'as pas le droit. Dans les pays nordiques et anglo-saxons, vous rigolez pas avec ça, pour le coup il y a des règles. Notre propos un peu sur cet espace c'était d'en faire des salons urbains mais aussi qu'il y ait très nettement des thèmes ou des sensations de thèmes mais de tout faire pour ne pas être dans la norme.

C : Donc en fait c'était inciter l'utilisateur à s'approprier l'espace ?

M : Voilà pour qu'il y ait aussi des gens différents sur cette place, pas uniquement des jeunes dans les cafés qui sont en face. On a un petit film et on a quelques belles photos de quand ça a été squatté par des gens du voyage. La première semaine, ils ont un peu saccagé le truc. On était aussi assez fiers parce que ça interpellait les gens et donc ces photos, un peu trash, dans notre décor un peu Berlin cool, moi j'ai trouvé que c'était limite mais intéressant, percutant. Je trouve que la ville de Saint-Etienne fait beaucoup de choses très bien mais en tout cas dans **l'espace public ils ont eu tendance à vouloir nettoyer, je crois qu'ils continuent**. En fait les élus c'est le seul budget qu'ils ont finalement, c'est la seule chose qu'ils peuvent vraiment décider aujourd'hui puisque tout le reste c'est devenu privé. Ce sont des montants gigantesques, pas très clairs, copinage maximum, concours pas toujours bien diffusés, ça reste un truc peu clair et au passage en fait, **faire une place c'est nettoyer, sécuriser, organiser et mettre les populations dehors**, ou dedans, ça peut être inclusif/exclusif. Or, c'est quoi l'espace public ? C'est un endroit où on a le droit de manifester, on n'a pas le droit de squatter mais c'est un endroit où on peut déclarer des choses, contre la mairie, c'est un endroit on peut se déclarer des choses entre nous. Il y a des définitions par rapport à la thématique mais c'est pas si évident. Il y a quelques bouquins, pas tant que ça finalement. Moi j'ai été invité il y a pas longtemps à faire la charte des espaces publics de la ville de Nanterre, ville proto-communiste de l'ouest de Paris, colée à la Défense et qui nous a demandé : « dites-nous ce qu'il faut faire pour l'espace public pour les 30 ans à venir ». Des fois on nous demande de faire un design comme à Saint-Etienne et là c'était plus, le maire nous a dit, une charte, ça peut être un texte. On lui a rendu un rapport et au début on s'est dit : « on fait des concours mais en fait c'est quoi l'espace public ? ». Et bien nous avons eu beaucoup beaucoup mal à le définir, à trouver des livres qui le définissent, à trouver des règlements qui le définissent. Et moi je vous invite à regarder ça surtout vu vos études. Je dois vous avouer qu'on n'était pas non plus payé pour ça donc on n'a peut-être pas été très très bon. Et puis on s'est beaucoup retourné ou auto-alimenté d'un texte qu'on avait fait assez vite pour un catalogue d'exposition au pavillon de l'arsenal sur l'espace public, qui s'appelle *Voie publique*. Une exposition qui doit dater de 2007, il me semble, dont on avait fait la scénographie et quelques installations et au pavillon national, ils invitent des gens à écrire des textes soit historiques soit un peu comme un magazine et là c'est un texte beaucoup de Marc, mon associé qui a écrit un texte justement sur cette question d'appropriation de l'espace public, de limites d'usage, et de et de limites de programmation. Particulièrement, dans l'espace public le design n'est peut-être pas la question. D'ailleurs en général, le design n'est pas toujours énormément la question. Cette année nous avons la chance d'avoir un Pritzker Prize en architecture, pour qui le design n'est pas uniquement au cœur de l'espace. **Un couple de français qui ont inventé un design qui a quasiment pas de design**. Mais c'est avant tout une posture politique, une posture énergétique, une posture qui devient esthétique par le rien. Lacaton et Vassal, c'est, y a trois dessins un peu presque rien. Et bien ça dans l'espace public, il faut chercher. Il y a un très bon exemple c'est l'île de Nantes, Alexandre Chemetof, là il y a une posture politique : l'infiltration des eaux, que ça coûte pas trop cher, on récupère... Il y a aucune raison de ruiner une ville pour mettre du pavé chinois et des lampes. Non ! L'espace public c'est encore plus directement nos impôts. Il faut faire très attention. Pour ça, la place Jacquard elle est un peu hybride, c'est involontaire. On nettoie mais on rigole beaucoup. On laisse les cafés finalement, il y a eu un conflit avec les cafés donc ils ont fait ce qu'ils voulaient, le

marché au centre et l'expérimentation sur le côté. Quelque part en termes de programmation si un maire disait : « je vais faire 15% de faites ce que vous voulez, 60% je nettoie mais c'est mieux et 10% de génial bizarre », c'est un programme. Pour moi, la place Jacquard, a l'air d'être un super projet mais c'est fait un peu involontairement et je sais pas très bien comment ça vit.

P : Oui du coup la place Jacquard avant c'était un parking et on se demandait comment vous interagissez par rapport à ça, à la place de la voiture dans l'espace public ?

M : Ça n'existe plus, la voiture n'existe plus depuis une quinzaine ou vingtaine d'années. Les études sont faites, je suis désolé pour tous ceux qui l'ont pas encore compris ou pas encore vécu vous n'avez qu'à être Parisien centipède, ou Marseillais bizarre, ou habiter dans un petit village. Non, ça c'est normal, toutes les villes du monde font ça. C'est absolument basique, c'est pas particulier à la place Jacquard. C'est pas en retard, c'est pas en avance. C'est assez bien fait les voitures peuvent rouler quand même dessus, les camions pour le marché peuvent aller dessus et puis on vire le parking parce qu'on a pas besoin de voiture : ça sert à rien, ça pollue, c'est nul, c'est un truc de consommation. On nous a fait croire que c'était utile.

C : Et du coup, comment est-ce que ça a été reçu ? Est-ce qu'il y a eu un peu des critiques ? Parce que nous en fait on a fait un questionnaire avec des habitants de la ville de Saint Etienne pour leur poser des questions sur la place de la voiture, justement nous c'est ça notre thème réaménager des parkings pour réinvestir l'espace public, c'est ça qu'on questionne. Et j'ai du coup une personne qui m'a dit : « oh la place Jacquard, c'était mieux avant ! ». Bon c'était une personne âgée mais donc il y a quand même encore beaucoup de gens pour qui c'est assez controversé.

P : On a eu des réponses assez polarisées entre ceux qui nous disait « ah oui, c'est génial, débarrassez-nous de la voiture » et ceux qui disait : « ah non ! on a absolument besoin »

C : Et du coup c'est assez c'est assez difficile non peut être ?

M : Ecoutez, moi je vais vous dire, très difficile à manœuvrer parce que ça crée des situations conflictuelles, avant le projet, pendant le projet, après. Moi, par rapport à ce que vous dites, il y a plusieurs choses. La première c'est le micro-trottoir ou l'étude de sociologie urbaine, il y a 2 crans peu différents : les gens disent des conneries. Y compris ceux qui sont contents, ceux qui vous disent que c'est bien. D'accord, mais bien de quoi ? Qu'on fasse ? Qu'on active la ville et qu'on la partage ? Qu'on demande aux gens : OK mais c'est pas eux qui vont faire le design. Moi je fais du participatif avec les gens qui font, c'est-à-dire, j'ai mis au point un système pas du tout avec les habitants. A Saint-Etienne, il doit y avoir 700 personnes à la mairie qui font la ville : le chef des déchets, le sous-chef des déchets... C'est des habitants aussi et eux ils font déjà le truc. Généralement vous êtes le pote du maire, vous dessinez, et ensuite vous devez vous mettre d'accord et vous vous devez animer les habitants locaux. Les habitants locaux ils pensent à la baguette, au chien, au prix de l'essence et vous aussi si vous habitez là, et moi aussi je pense à ma baguette. Donc ce qui est intéressant c'est quand même le mec qui s'occupe des poubelles, peut-être qui habite là ou pas et ça c'est génial. Et pas forcément chef. Moi ça m'intéresse beaucoup plus et eux c'est quoi la place de la voiture ? Eux ça a changé quoi l'entretien de la place du marché ? Bah ça a tout changé. On peut la nettoyer, y a un peu moins de rats, ou les rats sont en meilleure santé. On sait que les rats en ville sont utiles, parce que ça mange les déchets. Si on avait pas de rats, on aurait besoin de beaucoup plus de centrales à déchets donc les rats, les pigeons font partie d'un écosystème urbain. Si vous trouvez autre chose que des rats c'est peut-être mieux mais la question c'est si les rats sont malades, c'est un problème, si les rats sont pas malades, c'est pas un problème. Racontez ça aux habitants : « aaaah ! les rats ! ».

C : [Rires]

M : Et comment on le voit dans ce projet là...D'une complication un peu particulière... Moi j'ai retrouvé des choses à St Etienne que j'ai vu en Corse ou dans des sortes d'îles nationalisto-bizarres. Tout le long on m'a parlé de Lyon, qu'il fallait pas faire comme Lyon. Moi je m'en fous, j'habite à Berlin, j'habite à Vichy, j'habite à Tierres?? aussi, mais je m'en fous de St Etienne ! C'est une ville comme une autre, ça ressemble à d'autres villes, y'a pas à être nationalistes : y'a à être à heureux ! C'est comme les supporters de l'OM... « St Etienne ! » cette sorte de nervosité contre Lyon, vraiment sur le chantier, tout le temps ils me prenaient pour un lyonnais en permanence. C'était agressif :« vous nous enlevez les voitures, vous Lyonnais ». Mais putain !

[Rires]

M : Après c'est vrai que Lyon a été en avance à l'échelle mondiale sur la transformation de l'espace public : (si c'est ça que ça voulait dire, pourquoi pas) pacification, différenciation des mobilités...C'est vrai que la Place Jacquard peut-être son avenir c'est d'être une gare de vélos à la taille du quartier. C'est à peine la taille qu'il faut si on veut vraiment avoir un ou deux vélos par famille. Les mettre là et sans bouffer les mètres carrés dans le hall et arracher votre robe à chaque fois que vous rentrez...Les vélos c'est dehors pas dedans. La place Jacquard je pense qu'elle est pas finie. La mobilité je peux vous renvoyer à quelque chose qui peut vous intéresser par rapport à votre thématique... -Je parle longtemps mais vous m'avez invité à parler !- Dans l'article *Les Cahiers du Paysage n°4*...et puis y'a pas besoin de parler que de celui-là. En fait ce qui me frappe beaucoup c'est toute l'immense production intellectuelle et esthétique qui a abouti dans les années 60, c'est fou, notamment aux Etats-Unis, la sensation vertigineuse, tout a déjà été écrit ; si vous cherchez une thèse sur l'espace public à St Etienne, si ça se trouve quelqu'un à Berkeley ou Cambridge l'a déjà fait. C'est dingue. Et nous, on est là, dans nos petits trucs avec deux bibliothèques et résultats : En 1960-64, il y a le fameux People's park (c'est peut-être un peu plus tard) à Berkeley, à San Francisco. Un acte révolutionnaire tranquille, baba cool, mais quand même révolutionnaire qui a été d'occuper un parking, un parking célèbre un peu nul avec une petite place, en bitume, utilisée que pour les voitures, pas toujours très utilisée, c'est pas non plus dans le centre (La place Jacquard a une forme un peu plus centrale, mais disons c'est comparable). Et ils se sont installés. Ça a créé des critiques, des discussions, et ils ont été jusqu'à ouvrir le bitume, planter des fleurs, cultiver des choses et chacun y a été son petit jardin. C'est assez célèbre car y'a des morts, l'armée est venue, les hélicoptères ont débarqués. On a considéré que mettre les voitures dehors et d'occuper le terrain de façon très pacifique, y'avait même pas de manifestations contre la guerre du Vietnam, c'était au même moment mais ils ont dit : « on a besoin de place pour nous : Y'a rien pour nous les jeunes ! » « Soit on paye au cinéma, soit on doit être chez nos parents, nous on veut un endroit gratuit » : l'espace public. Comme y'a eu un mort et l'armée est venue, c'est devenu un symbole pendant plusieurs années, régulièrement cette place là ou les quartiers autour ont été envahis, y compris de nuit, jusqu'à créer des guerillas gardening (des groupes cachés qui interviennent). Ça existe en France, en Allemagne... Dans les années 70-80 en Russie, dans les petits jardins familiaux, c'était le seul endroit où on pouvait parler politique, et on organise les micro-espaces publico-privatifs pour communiquer, c'est à dire depuis les avions espions américains, on pouvait lire « arrêtez la guerre, venez nous sauver ! » alors qu'au sol, le KGB pouvait rien voir. C'est quoi l'espace public, c'est quoi le vide, c'est quoi le dehors ? On peut communiquer avec des dimensions différentes, avec des gens différents. Pour moi, la place Jacquard, elle voudrait, elle sait pas, elle est entre les deux. Ce symbole d'avoir mis les voitures dehors au People's park est une figure qui revient en permanence. La Ville de Paris a essayé de le faire, Anne Hidalgo a des problèmes politiques depuis, pas seulement pour orienter la mobilité différent... elle a vraiment... J'ai reçu une carte postale « ouvrez le bitume, plantez ! » c'est génial, enfin la libération ! Enfin l'appropriation de la ville et le partage ! Y'a beaucoup de gens que ça dérange, ça va un peu trop loin, jusqu'à créer une révolte qui est probablement majeure dans les pays de l'Ouest de l'Europe, qui sont les gilets jaunes. C'est vraiment très très important, y'a pas encore énormément de livres qui sont sortis dessus et c'est certain que c'est très proche, c'est encore plus

intéressant : on prend les rond-point, le symbole de l'horreur de la voiture, les milliards dépensés pour presque rien. Et puis ces gens qui sont d'abord sympathiques et ensuite, c'est l'angoisse absolue, c'est l'incarnation de la négation et pourtant y'a des mariages, y'a des discussions politiques, y'a peut-être un terreau intéressant, mais un terreau qui a été infiltré par la radicalisation, le gnangnan et surtout le « Non. Je vais pas en ville », « Non j'irai pas à Jacquard ». Et donc là y'a un gros problème avec l'exclusion des voitures en centre-ville c'est qu'on a exclu des gens. Le problème c'est pas où on met la voiture du mec d'à côté, qu'il soit riche, pauvre, ça va on sait faire, le problème il est réglé. Le problème c'est ce qui utilisent la voiture sur des grandes distances et notamment qui ont pas encore basculé (ça va arriver), on les a exclu. C'est très très net à Paris : de plus en plus de gens, (moi j'enseigne à Versailles), ne vont pas à Paris, ça fait peur. Et ils y vont pas parce que dans la voiture, ils sont protégés. Dans leur idée, ils ont peur du monde, ils ont peur des autres, et donc dans sa voiture, on est isolé, on descend, on fait ses courses, on reentre, on peut fumer, on a le droit, cette idée de micro-monde mobile. D'avoir mis et nettoyé la place Jacquard, on enlève à quelques personnes qui habitent à Firminy ou un peu plus loin... « Oh des jeunes ! Oh c'est quand même sympa ». Donc voilà, vous voyez une ambiguïté, parce que sinon c'est mort. La mobilité c'est autre chose aujourd'hui, et ça va continuer, on referme la ville quand même, on fait des poches de confort sur nous-mêmes. Et ça les poches de confort ça va jusqu'à créer des espaces communautaristes : les urbains, les urbains cools, les urbains propres. Vous voyez que Paris XVIIe (c'est dans un article du Monde aujourd'hui) est la partie de Paris (et presque de l'île de France) où il y a le plus de voitures. Donc être de droite et être riche, c'est avoir une voiture. Être pauvre c'est avoir des voitures. Et ça ressemble terriblement à ce que vont voter les gens et où seront les votes : de Zemmour jusqu'à nanani : VOITURE. Et en fait voiture ce qui en ont vraiment besoin c'est pour aller à l'usine... Sur Saint-Etienne, après, y'a eu des efforts très importants qui ont été faits, et j'espère que ça va continuer, c'est trop génial ! C'est quand même une ville très étonnante. Moi j'ai amené des copains suisses architectes, ils avaient jamais entendu parler de cette ville, c'est pas dans les radars immédiatement

C : Ah non ça c'est sûr, par rapport à Lyon ! Mais du coup, est-ce que vous avez réalisé d'autres projets où il y avait justement cet enjeu de la voiture que vous avez dû prendre en compte ? Ou non comme vous l'avez dit c'est vraiment « Non, la voiture dans le design ça existe plus ».

M : Ouais, non mais ça existe quand même vraiment pas beaucoup... Je vous ai dit, je travaille que pour le public, très peu pour le privé. Je peux vous donner 2 exemples. Un exemple c'est Paris la Défense, ça a été construit mais c'est intéressant parce que beaucoup de villes ont copié ou continuent à copier cette idée de : il y a tellement de besoin de mobilité qu'on va déployer des sols de différentes natures parce qu'il faut pouvoir y mettre la logistique : les bagnoles, les trains et on vivra au-dessus. Parce que le mélange de tout ça, on voit bien à Jacquard c'est compliqué quand même : le marché pas le marché – le café pas le café... Mais bon ils ont à peu près bien fait. Si vous prenez un projet équivalent et très bien fait c'est la Place de la République à Paris. C'est on nettoie, on réoriente la circulation, on favorise l'espace public... Si on revient à la Défense, c'est quand je commence mon étude urbaine générale on nous demande de mettre des tours. Et puis au bout de quelques mois, on a découvert qu'en fait il y avait quand même 100 000 m² dans la dalle avec fenêtres chauffés pas utilisés. Pourquoi ? c'est parce qu'en fait les parkings sont vides. Les parkings sont pas que en sous-sol. Même à Saint Etienne, il y en a partout des sortes de... quelques quartiers avec des parkings sursol : c'est moins cher et puis des fois il y en a sous-sol et sursol. Sursol c'est luxueux, c'est un vrai plaisir, on peut en faire autre chose. A la Défense c'est quasiment vide. Tellement de mobilité, de transports public que y'a pas besoin. Et puis surtout : idée géniale : il y a tellement d'embouteillages qu'on prend pas la voiture. La saturation est volontaire. Donc on a pu faire hériter de 100 000 m² le domaine public. Le domaine public a hérité 2 tours, j'ai fait hériter 2 tours. Et donc il y a beaucoup de projets en cours là-dessus. Un, je trouve que y'a forme de reconquête visible et parfois un peu moins visible ou un peu complexe. C'est pas forcément pour y mettre que du logement, ça peut être de la logistique d'un nouveau genre, des nouvelles entreprises, de la productivité, peut être des

nouvelles mobilités aussi. Encore une fois c'est là j'ai échoué : j'ai proposé de faire une garde de vélo pour la Défense à la taille de la Défense : c'est grand. Alors ils ont dit non mais quand même, et puis maintenant il y a plein de petites et c'est un peu sauvage.

Deuxième exemple. Beaucoup plus radical. A Lausanne, je suis en train de faire une ville (petite ville) l'extension de la ville de Lausanne donc ensuite c'est pas très loin. Lausanne, Saint Etienne : c'est pas vraiment comparable et pourtant je crois que c'est la même taille. Et à Lausanne, à l'entrée de la ville, donc l'établissement public d'aménagement de Lausanne nous allons planifier toute une zone. Alors là c'est un peu à long terme : on a commencé il y a 7 ans et comme ils sont très lents en Suisse je pense ça sera fini dans 30 ans à peu près. Et pour se moquer d'eux mais aussi parce qu'on avait une idée là-dedans, on a appelé ça « la ville lente ». Et la ville lente, alors il y a pas de voitures mais il y en a un peu : y'a même des garages à bagnoles, en plein milieu on a même mis un garage de réparation de voiture. On est pas contre du tout mais on a été vraiment loin. (C'est pas exactement la voiture mais pour moi c'est un petit peu la même idée puis c'est lié.) On a fait des calculs pour montrer qu'il avait pas besoin de beaucoup de parkings en sous-sol parce que les parking en sous-sol ça crée des problèmes d'irrigua... Fin, votre quartier sera jamais écologique si vous mettez des parkings en sous-sols. Si vous passez vraiment en commission vous êtes mort. Ça les gens commencent à le sentir. Donc vous les mettez quoi : en sur sol ? Les voitures vues sur le lac c'est un peu chaud comme truc. Donc « d'accord on va mettre peu de parking et puis on va mettre un parking silo, on va y arriver, puis on est à pied, on est en vélo... », « D'accord monsieur Armangaud ». Parce que j'ai fait le calcul que si vous faites des bâtiments avec un parking sous-sol et ensuite 6 étages, il vous faut un ascenseur. Un ascenseur il faut l'acheter. Il faut aussi l'entretenir. Vous savez l'ascenseur qui marche jamais ?

[rires]

Alors nous on a remporté le plus grand plan d'aménagement de l'ouest de la Suisse dont on s'occupe quotidiennement. On a rendu sur le tableau 0 dessin. Un tableau excel avec le prix de tous les ascenseurs à l'achat mais aussi utilisés pendant 50 ans équivaut le prix de tous les espaces publics du quartier. Au regard de ça : et si on faisait le bâtiment un peu plus bas et pas de parking ? Messieurs les jurés, nous ne savons pas comment faire, nous adorons la voiture ou ce que vous voulez, une navette spatiale si vous voulez, faut qu'on bosse ensemble pour trouver mais moi je vois pas pourquoi on ferait pas des économies quelque part pour mettre le paquet sur une qualité sur autre chose. Et y'a un peu ça dans la place Jacquard, je reviens à ça si je peux me permettre, c'est quelque chose d'intéressant dans l'idée de pas tout contrôler ou d'être ultra design à un endroit et pas trop à d'autres, la voiture est exclue du centre mais que je sache il y a des places de parking autour, il y a encore des rues. Donc vous connaissez ce livre de J. Jacobs des années 60, très important, livre américain qui décrit : il y a eu un moment aux États-Unis où ils ont voulu mettre les voitures hors des villes et elle a expliqué que les voitures sécurisent la ville. Un quartier sans voiture est extrêmement dangereux. Y'a tout un tas d'études : c'est vraiment c'est l'enfer : la voiture sécurise la ville, mais bien sûr ! Les phares de la voiture, le mouvement, vous sécurisez. Les enfants qui vivent dans un périmètre où y a des voitures sont plus intelligents : il a peur : le risque. Le confort est un danger, la neutralité est un danger. Donc il faut garder les voitures. Mais sur le côté ou si c'est pas central à moitié ou alors on met des voitures l'été puis pas l'hiver. Il y a plein de petites choses possibles. Ce qui est sûr c'est que Jacquard pour Saint Etienne et c'est une sorte de micro-conclusion/première conclusion, je ne sais pas comment ça se place dans Saint Etienne, je pense que c'est pas du tout le premier projet comme ça mais c'est un projet assez marquant : la voiture n'est plus au centre du jeu. Point. (*imite sonnerie pompier*) Mais elle est encore là. Et je pense qu'elle a un coup d'avance dans l'idée de pas la voir entièrement. Parce que y'aura autre chose que les voitures : il y aura des trolleys à moutons, il y aura des trucs solaires qu'on connaît pas. On a quand même besoin de bouger quoi. Ça vous va ?

C : Oui...

M (*montre les photos du projet de la place Jacquard*) : Quand on montre nous notre projet c'est ça c'est à dire c'est une place de marché puis le projet c'est la partie rouge.

C : ouais oui c'est ça, ça a pas changé, oui c'est toujours pareil il y a un peu des pigeons qui passent mais qui salissent un peu mais sinon c'est toujours comme ça !

M : Et y'a encore ça ? (*montre la lampe*)

C : Oui oui la lampe, bon elle est plus encore belle comme ça, plus aussi blanche mais elle est toujours là.

M : Faites le projet de la rénovation !

C : Et sinon une dernière question : vous parliez de la population que vous plutôt vous préféreriez...enfin, vous préférez vous adresser aux experts, non c'est ça, aux experts de secteur. Est-ce que vous vous faites quand même des projets avec une participation citoyenne ? Parce que on a vu que ça existait beaucoup aussi l'urbanisme un peu citoyen et puis même là, à Saint Etienne ils ont refait, enfin ils sont en train de refaire...

P : ... ils ont détruit un cinéma.

C : Oui ils ont détruit un cinéma pour faire un parc et en fait, ils font des consultations : ils en ont fait 5. (Bon on sait pas trop ce que ça va donner s'ils vont vraiment respecter) Et en fait c'était la population qui venait du quartier et qui était un peu designer et qui disait ce qu'il voulait. Et ensuite après je pense que c'étaient les urbanistes qui allaient s'appuyer sur cette idée pour faire quelque chose. Et donc nous on s'est dit : qu'est-ce que vous pensez de ça, de cette participation citoyenne ? Est-ce que vous pensez que c'est porteur ?

M : Ben c'est compliqué parce que ça peut paraître un peu...moi j'en suis j'en reviens un tout petit peu ou je questionne un peu ça...ça me titille un peu dans la mesure où ça s'est un peu dévié de ce que j'espérais que ça soit. Ça s'est labellisé, c'est devenu un métier et il y a des bureaux qui font ça de façon très professionnelle. Et en fait ils crèvent la dalle et pour s'en sortir et très sérieusement, ils vendent aussi les bières et c'est grâce à la vente de bières qu'ils arrivent à faire des projets participatifs avec des transats et tout. Et donc finalement c'est du, c'est de l'animation, c'est circassien, c'est très bien quoi : c'est avec, c'est pendant, semi-transitoire...Ce qu'il y a, c'est que pour avoir eu la chance (ou la malchance...ça fait rien, vous en fait ce que vous voulez) disons pour avoir atteint, ponctuellement (très ponctuellement), des niveaux de décisions, je me suis rendu compte à quel point c'était : « Allez, ouais un peu et puis après on fait notre projet. ». C'est quand même énormément utilisé pour attendre et pour faire des choses en douce pour faire passer la pilule. Alors, pas que ! C'est pour ça que pour moi c'est très ambigu, ça serait un peu comme : « il y a un petit côté naïf », « ouais OK y'a un petit côté naïf, n'empêche que c'est vachement bien ». Moi je pourrais que vous dire que je connais des gens remarquables qu'ils le font, que j'y ai beaucoup cru et je pense que ça a sa place dans certains projets mais pas dans tous. Comme dans tout projet ! C'est pas une méthode qui marche à chaque fois. Il y a des villes qui en ont besoin pendant 10 ans puis après faut arrêter. Il y a des quartiers qui en ont besoin pendant... Ce qui me dérange moi vraiment, c'est la façon dont vous l'avez dit et très bien, cette idée de : on va réunir des gens, ils arrivent tous avec leurs dessins et tout. Et puis ensuite il y a 2 choses qui se passent : soit il y a quelqu'un qui va péniblement essayer de respecter ce que tout le monde demande. Je suis désolé, tu vas au resto, tu dis pas : « tu me fais ça plus ça »... C'est un peu aussi tout le monde sait tout et tout le monde juge de tout, moi je pense qu'on diminue énormément la qualité de ce qui est produit. Tout le monde danse sur TikTok, mais tout le monde danse mal. A l'opéra Garnier les gens dansent mieux. Il y a un truc un peu minable

voilà qui est une sorte de partage général (mettez vieux con parisien si vous voulez sur votre vidéo) mais il y'a une chose qui me frappe énormément c'est une acceptation de la diminution de la qualité. Mais il y a des gens qui arrivent quand même, on a on a essayé vraiment, (Marc serait horrifié que je dise ça parce qu'il y croit un peu plus). **Et puis il y a quand même une chose qui arrive très souvent, c'est qu'on parle, on demande puis on rentre au bureau, voire les élus vous appellent : « Bon. Faites que vous voulez hein. »** Alors ça c'est vraiment dégueulasse. Alors c'est pour ça que, il m'a semblé que, moi j'ai identifié maintenant des gens qui veulent faire... c'est tellement spécifique... c'est un peu comme les acteurs sociaux quoi c'est aussi un peu ce que les gens ont pensé, mais bon les ONG font mieux leur métier que d'autres personnes et c'est pas faux non plus, c'est une forme de liberté, y'a une économie particulière. Alors on s'en décharge, moi je me décharge un peu de l'idée que y'a des gens qui sont devenus spécialistes de faire plutôt très bien, complètement et de façon pure le participatif. Moi ce qui m'intéresse le plus c'est de dénoncer quand c'est de l'arnaque : je passe mon temps à lire, j'envoie des lettres...ça c'est très courant dans notre métier. Moi je le revendique, certains ne le disent pas mais le font aussi très habilement. Vous gagnez un projet participatif et vous en faites autre chose. Ou l'inverse. Moi j'ai gagné des projets classiques et j'en ai fait un projet participatif. C'est à un moment voilà vous avez des honoraires : (pfff de relâchement) quand je parle beaucoup des experts moi des experts c'est pas tous, je vais pas demander à chacun : on met en place des jeux, on met en place des situations... La nuit pour nous est très utile. Souvent on va à 11h du soir, 2h du matin se promener avec le maire et quelques habitants. C'est génial. Ouais il y a du participatif ! Ouais tu viens ! Mais là, la dame avec son chien dit « Ah ouais moi ce que j'aimerais c'est que la poubelle elle arrive à... » Non. Elle débarque avec son chien : « Mais qu'est-ce que vous faites là ? », « eh ben c'est pas bien, il y a monsieur qui nous a dit de nous balader à 2h du matin, vous en pensez quoi Madame ? ». Alors les gens s'expriment déjà un peu différemment, ils viennent pas avec leur liste de besoins, ils viennent avec leur liste – à la rigueur d'angoisses - ils parlent beaucoup de sécurité et tellement d'angoisse qu'on dit : « Ben écoutez, calmez-vous, on va pas résoudre tout, on se met à boire un coup, on dit regardez les étoiles comme elles sont belles » « Ah ouais quand même c'est beau ici » aaaah mais ouais putain c'est déjà beau ! et ensuite le maire nous dit des choses extraordinaires. Les élus se lâchent complètement. Ils sont épuisés, ils disent : « les habitants ils sont cons » ils lâchent des trucs et soudain ils disent un truc bien parce que souvent ils sont assez brillants (pour le coup j'ai bossé droite gauche centre, j'essaye d'éviter l'extrême droite quand même, mais ils sont très brillants) en tout cas : vivants aussi ça ils s'en prennent plein la gueule quoi, c'est des éponges, ils ont beaucoup de choses à dire donc c'est absolument passionnant. Donc moi je crois beaucoup à... ce qui peut vous servir là-dessus Quand on a travaillé en Italie on a eu un article qui disait, à l'occasion d'une nuit blanche (on a fait plusieurs de suite), qui nous a décrit comme des « psychanalystes de la ville ». Voilà mais ça veut pas dire qu'on va faire ce que les gens nous disent ou ça veut pas dire qu'on a un avis sur tout. Faire parler la ville, faire parler les habitants, faire parler les élus, faire parler les pigeons puis de temps en temps tu dis un truc à fond et à la fin de 50 clients : t'écris un livre de poésie à cause de ça et puis tu le cries très fort. Voilà et de temps en temps nous on fait un projet et on y croit et on pense qu'on est les meilleurs designers du monde. **Mais le projet vient pas forcément de la réunion avec les habitants. Voilà moi le lien je le vois souvent un peu forcé. Attention, c'est que ce sont des outils très bien, je peux vous donner des bureaux qui marchent très bien. Il y a des méthodes maintenant. Il y a des façons de travailler et essayez, c'est super.**

C : Oui, en fait, faut s'adapter à sa situation.

M : Après en termes d'espace public, les gens ils aiment pas quand on crée un projet, on nous demande de le faire pour 10 ans. J'ai fait mes études, j'ai appris à faire des projets pour 2000 ans. C'est fondamental, tu vas faire une pyramide. Premier client : « dans 10 ans, ton truc on le refait, on le démolit, on le refait, alors fais nous un truc pour tout de suite ». La vieille ou le jeune, il aime pas la place, d'abord c'est pas grave. Ensuite, c'est vrai que c'est, c'est mieux que si c'est utile maintenant et qu'on est pas là pour faire

qui va rester 3000 ans. Il y a un truc entre les deux, peut être quand même qu'on peut faire un salon qui reste, qui va questionner, vous arrivez vous questionnez, ensuite, ils vont le rénover. Ils vont refaire un concours. Donc : est-ce que c'est la permanence de ce que vous faites ou la permanence d'orientation ou l'ouverture ? vous faites un plateau pour qu'il se passe d'autres choses. Voilà, il y a des rôles et c'est très long. Si vous voulez aller faire de la politique et de la ville, chaque projet, c'est 300 personnes, c'est 10 ans. C'est génial. Puis, il y a toujours la vieille qui débarque : « mais c'était mieux avant ». Toujours ! Vous la voyez, elle est là. Donc c'est pas grave. Vous pouvez lui inventer un distributeur de thé, machine à thé ou lui verser du thé, et puis c'est fini, c'est bon, oui. Voilà, et c'est un très bon souvenir, c'est un très heureux, très en situation. Je dois vous avouer que le concours a été chaotique. Les élus ont beaucoup discuté entre eux : « mais pourquoi on le fait, vous êtes sûrs ? » Et tout le long ça a été, voilà peut-être presque involontairement, un laboratoire. Suffisamment conflictuel pour qu'ils en aient pas, il est pas mis comme un étendard incroyable, ils ont peur de montrer les photos. Ils ont absolument pas communiqué dessus, ils ont dit « voilà, on a peut-être été un peu loin là ».

C : Bah c'est bien pour une ville du design vu que c'est « label » maintenant c'est marqué partout : Saint-Étienne, ville du design Unesco.

M : C'est chouette, c'est vraiment un effort fou. C'est une sorte d'invention incroyable. Je sais toujours pas pourquoi le design, mais c'est pas grave.

P : C'est un peu historiquement... Enfin c'était une ville où se rencontrent... Oui bah, c'est ce qu'ils disent...

M : Non mais c'est vrai, il y doit y avoir un petit truc mais il y en a quand même d'autres quoi. Mais ils poussent, ils poussent, ils poussent, c'est chouette. Moi je vais à la biennale enfin je vais à des expos régulièrement. On a une ancienne employée qui est là-bas, qui s'occupe du digital dans l'espace public, pour la maison du design, on échange souvent. Et voilà. Et Ben Bon courage.

C : Merci beaucoup.

Annexe 3 : Retranscription de l'entretien avec Claude Liogier

Réalisé par Pauline Di Manno et Camille Jolas le 30 mars 2022 à la Mairie de Saint-Etienne.

P : Peut-être que pour commencer vous pouvez vous présenter rapidement ?

C. L. : Eh bien, Claude Liogier, donc sur ce mandat, monsieur le Maire m'a confié la délégation sur le stationnement, la circulation et puis les mobilités en général. Donc ça englobe quand même le stationnement payant mais le stationnement en surface, c'est-à-dire pas le stationnement en ouvrage, c'est-à-dire les grands parkings qui sont gérés par Saint-Étienne Métropole. Toute la circulation, ça veut dire ce que l'on appelle le jalonnement, c'est-à-dire toute la signalisation pour indiquer - parfois c'est toutes directions, tel endroit, tel endroit... ça implique même aussi les plaques de rue puisqu'on a un gros déficit de plaques de rues sur Saint Etienne, c'est quelque chose d'horrible, donc on a un chantier assez important. Comme je vous disais, le stationnement payant ça veut dire que sous ma responsabilité, il y a les agents du stationnement qu'on appelle les A.S.V.P., qui sont chargés de vérifier que chacun paye bien son stationnement. On gère toutes les places de livraison, les places pour les personnes à mobilité réduite. Et puis ça englobe toute la mobilité, notamment toutes les relations avec les associations avec lesquelles on travaille étroitement, comme par exemple Ocivélo qui est une association pour la pratique du vélo et surtout en zone urbaine notamment sur Saint-Etienne, et puis les associations de piétons, puisqu'on a une association par exemple qui s'appelle la place aux piétons, que je rencontre aussi assez régulièrement, soit de façon ponctuelle lorsqu'on a un souci ou quoi que ce soit, ou pour d'autres projets. donc En clair, voilà ce qu'il en est. Donc je suis également aidé et épaulé par une personne qui s'appelle Diarra Kane et qui est conseillère municipale déléguée.

C : D'accord. On se demandait justement, puisque vous êtes responsable de ça : Quelle est la politique actuelle de la ville de Saint-Étienne vis-à-vis du stationnement, des espaces vacants de stationnement, et de la voiture en général ?

C. L. : Alors c'est quoi que vous appelez les espaces vacants ?

P : Que ce soit à la fois vacant généralement, ou même par périodes, juste où il n'y a pas de stationnement, enfin pas de voiture sur les places de stationnement.

C. L. : Alors il est assez rare de voir des places vides. J'ai beaucoup plus de demandes d'installation, de création de places de stationnement, que de personnes me demandant d'en éliminer. Or la réglementation nous impose d'en éliminer. Pourquoi ? Parce que dans le cadre des aménagements que l'on fait de façon systématique, on se plie à une réglementation. Cette réglementation par exemple nous impose, lorsqu'on réaménage une rue et qu'on refait un passage piéton, que le piéton ait la visibilité au moins de 5 mètres par rapport au flux de circulation qui arrive. Comme c'était pas le cas avant, il y avait des places de stationnement jusqu'au droit du passage piéton. Maintenant il faut éliminer 5 mètres, donc il faut éliminer une place de stationnement. Donc on est plutôt dans une démarche de supprimer des places de stationnement, même si c'est pas forcément de notre volonté, parce qu'on doit bien sûr respecter cette réglementation. Quelque part aussi, c'est un bien pour la qualité du piéton et pour sa sécurité. Également lorsque l'on fait des aménagements maintenant, j'étais avec mon collègue Jean-Pierre Bergé tout à l'heure, on était lundi matin à l'Université Jean Monnet, où il y a des gros travaux qui sont en train de se faire et la ville va accompagner les travaux d'aménagement du campus, la ville va l'accompagner avec des aménagements des voiries qui sont autour de ce campus Tréfilerie : installation de pistes vélo, parce que pour le moment elle est pas très identifiée la piste vélo, donc on sait qu'on va pour le coup perdre sur le secteur une trentaine de places de stationnement, parce que ces aménagements vont nécessiter des aménagements de voirie et pour faire passer des vélos il faut parfois

supprimer des places. Il faut réaménager, il faut refaire au niveau des trottoirs ce que l'on appelle des oreilles à chaque carrefour, à chaque angle de manière à ce que le trottoir soit beaucoup plus large, que piéton ait la visibilité. Donc dans ma délégation, et depuis le début du mandat, je supprime beaucoup plus de places de parking que je n'en crée.

P : Mais il y a quand même une demande pour plus de parkings ?

C. L. : Dès qu'on supprime des places, les riverains rouspètent. Alors pourquoi ? Il y a le fait qu'il y a de plus en plus de voitures, que dans un foyer maintenant il y a plus de voitures qu'à une époque, et puis sur un habitat ancien il n'y a pas toujours les places de parkings, soit dans une cour intérieure, soit en sous-sol, donc cette difficulté pour les riverains de stationner leur véhicule.

P : Et comment du coup vous interagissez avec ça, avec le fait que les habitants veulent plus de parkings ?

C. L. : Alors on a plusieurs leviers, tout dépend du secteur sur lequel on est. C'est quelque chose qui a commencé sur l'ancien mandat, et que l'on va continuer puisqu'on a pour le moment - alors ça doit être validé politiquement au niveau des secteurs, validé par les collègues élus et notamment aussi par Monsieur le maire - une extension du stationnement payant. Lorsque l'on met du stationnement payant sur un secteur qui ne l'était pas, on a certains riverains qui d'un coup se rappellent qu'ils ont un garage, il y en a certains qui sont obligés de le vider d'ailleurs. Mais on a ce phénomène de ce que l'on appelle des pendulaires, ce sont ces personnes qui viennent de l'extérieur, soit pour une activité professionnelle, soit pour étudier, soit autre, qui viennent et qui stationnent sur l'espace public. Alors c'est gratuit naturellement, tout le monde se pose. Et on a les riverains qui viennent nous dire : « Attendez, moi j'habite ici, je paye des impôts, et je ne peux pas stationner mon véhicule. ». **Donc malheureusement, l'une des seules solutions que nous ayons c'est de mettre du stationnement payant, parce que du coup ces fameux pendulaires, eux, ils vont aller se garer un peu plus sur des quartiers non payants ou à l'extérieur de la ville, utiliser les transports en commun, parkings relais et autres... et les riverains eux, vont pouvoir bénéficier d'une tarification qui leur est propre.** Il faut être résident pour bénéficier, par exemple sur une zone jaune c'est 18€ par mois pour stationner son véhicule. Et chaque fois que ces mesures ont été prises et que ce stationnement payant a été mis en place, les riverains au départ nous disent : « Ah on va payer », ils sont pas très contents mais après ils ont le bénéfice de toujours trouver de la place. Donc au départ, ils rechignent un petit peu, ce qui est logique parce qu'il faut payer, mais après ils ont quand même l'avantage, avec une tarification assez attractive, de pouvoir stationner leur véhicule sans problème parce que du coup il y a des places de libres. Donc c'est un des leviers, sinon c'est galère. On a certaines rues où effectivement, j'ai un exemple avec la rue de la Sablière, c'est un secteur sur la colline des Pères où on a des difficultés. Beaucoup de personnes nous disent : « Mais on a pas de place pour se stationner » et oui mais malheureusement on ne peut pas pousser les murs. Là c'est compliqué, c'est difficile, alors on essaie toujours de trouver des places, mais c'est compliqué. Alors parfois en matérialisant les places, même si on ne souhaite pas le faire là où c'est gratuit, on arrive à optimiser un petit peu le stationnement. Et j'ai plus de demandes de la part des riverains de dire : « Il y a une voiture dans mon garage », ou qui dépasse, ou qui déborde, ou il y a du stationnement en double file, ou sur les trottoirs, où le moindre espace est utilisé par les automobilistes. Il y a beaucoup, beaucoup d'incivilités.

C : Et est-ce que cette suppression des places de parking, c'est simplement une contrainte du fait des réglementations auxquelles vous devez vous plier, ou est-ce que sur le long terme, vous envisagez un peu plus une politique de réduction de la place de la voiture, éventuellement de l'usage de la voiture ?

C. L. : Je vais être honnête : on n'a pas forcément une politique de réduction de la voiture. D'abord pourquoi ? Parce que, c'est une règle d'or qu'on avait sur l'ancien mandat, que Monsieur le maire a toujours mise en avant, qui est de dire : on ne veut pas opposer les différents modes de déplacement. Il

faut tenir compte de tout le monde. Mais on sait très bien aussi que la voiture pollue davantage, que les cyclistes et tous ceux qui pratiquent les modes de déplacement dits modes doux souhaitent une place, que les piétons aussi demandent à avoir une ville plus apaisée, plus sécurisée. Donc quelque part on n'a pas forcément, nous, une politique de suppression du stationnement, parce qu'on sait qu'il va y avoir une gêne forcément par rapport aux riverains. Et force est de constater que la réglementation nous arrange un peu à ce niveau-là. Je suis honnête, hein.

P : Et du coup, nous on doit travailler à l'horizon 2050 avec l'idée que la voiture serait de plus en plus abandonnée au profit d'autres usages. Est-ce que vous pensez que c'est réaliste d'imaginer que d'ici 2050 il n'y aurait plus de voiture en centre-ville ?

C. L. : Alors j'y crois pas. Je vais vous donner quelques exemples : Qu'est-ce qu'on entend par plus de voiture ? Vous êtes des dames, un jour, je vous souhaite de fonder une famille. Madame arrive avec les enfants par exemple, ou ça peut être monsieur aussi, ou avec les courses qu'on a été faire au supermarché ou autre. C'est un petit peu compliqué avec les transports en commun. Déjà, il y a les riverains. Et puis vous avez tous les professionnels, vous avez des taxis, vous avez tous les services de secours, les services de police, et tous les professionnels, vous faites déplacer chez vous le plombier, le plâtrier... Comment ils font pour travailler ? Il y a un immeuble qui se construit en plein centre-ville, il faut bien qu'il y ait des véhicules qui viennent. On vient d'avoir par exemple une période assez compliquée sur la place Dorian, qui est une place centrale de la ville, puisqu'il y a eu une rénovation du bâtiment qui s'appelle le Grand Cercle, qui est ce grand bâtiment qui est en face de l'Hôtel de Ville, de l'autre côté de la place. On avait jusqu'à une vingtaine de véhicules utilitaires qui appartenaient aux entreprises, qui travaillaient sur le Grand Cercle, on va faire comment ? Il a bien fallu qu'on leur trouve de la place, même s'il a fallu faire la chasse, parce que parfois il y a un peu de négligence, mais ils apportent du matériel, ils ont des caisses à outils qui sont importantes, qui sont lourdes, il faut bien qu'ils fassent leur boulot sinon comment ils font ? Il y a des gens qui râlent un petit peu, parce que bien souvent on les embête, et s'ils ne trouvent pas forcément une place, ils râlent aussi et ils se mettent un petit peu n'importe comment. Mais s'ils n'ont pas pris les bonnes mesures, alors qu'on leur offre des possibilités, ils se retrouvent avec un procès-verbal. On a aussi toutes les personnes qui font tout ce qui est service à la personne, des personnels de l'AIMP, des infirmières, des kinés, des toubibs et tous ces gens-là qui arrivent à se déplacer chez les patients. **Donc dire « zéro voiture », j'y crois pas. Je n'y crois pas, parce que ce n'est pas possible à mon sens.** Alors après, développer les transports, oui. Ça a un coût, parce que les transports sont financés par nos impôts, mais c'est très bien, c'est un service public, c'est important. En plus maintenant, la démarche par exemple de – puisque là c'est une compétence de Saint-Étienne Métropole - il y a une démarche d'utiliser du matériel qui ne pollue pas : énergie électrique, gaz et autres... donc c'est bien. Alors il faut peut-être développer encore un peu plus les transports en commun, favoriser les modes de déplacement doux, favoriser peut-être aussi tout simplement la marche à pied, avec les aménagements que l'on fait pour essayer de faire en tout cas que ceux qui n'ont pas un besoin impératif de prendre leur voiture, enfin de l'amener en centre-ville, la suppriment. Mais bon, si vous regardez les parkings qu'on a en centre-ville : parking de l'Hôtel de Ville, parking Antonin Moine, parking Jean Jaurès, parking des Ursules... on ne va pas les écrouler tout de suite, je pense qu'en 2050 ils seront encore là et il y aura encore des voitures dedans, à mon avis. Je vous donne un exemple : vous avez le parking de la place Jean Jaurès, avec la cathédrale. Il y a des cérémonies, des mariages, des enterrements... quand vous avez des événements comme ça, le parking est pratiquement complet. Enfin s'il n'y a plus de voitures, si on ne peut pas venir... et je ne parle pas des commerçants, si vous leur dites qu'il n'y aura plus de voitures...

P : Oui, il y a vraiment un impact de la disponibilité des places de parking.

C. L. : L'impact est énorme, tout le monde a besoin de se stationner à un moment ou à un autre. Alors celui qui habite vraiment en centre-ville, qui fait toutes ses courses en centre-ville ou autre, qui n'a jamais besoin d'un artisan, tant mieux, c'est bien pour lui. Mais c'est pas la majorité. Mais après, il n'empêche qu'on est quand même dans une démarche où on va essayer de faire que les voitures qui sont en centre-ville sont vraiment des voitures parce qu'il y a une nécessité.

P : Donc l'objectif ce serait plutôt la réduction plutôt que la suppression ?

C. L. : Réduction, oui. Réduction et remplacement par d'autres modes de déplacement.

P : Donc du coup justement, par rapport à ces autres modes de déplacement, qu'est-ce qui est développé, mis en place ?

C. L. : Je pense qu'il y a des révolutions qui vont se faire, c'est peut-être encore un peu tôt, mais on parle beaucoup de moyens de transport qui sont autonomes, pour lesquels il n'y a plus besoin d'intervention humaine. On commence à voir circuler des voitures, alors ça reste à l'essai mais pas que, puisque dans certains pays on commence à voir des sortes de voitures taxis qui arrivent à se déplacer toutes seules d'un point à un autre, je pense qu'au niveau des transports en commun on y arrivera, alors la technologie est en train d'avancer à ce niveau-là. Et je pense qu'on va arriver. Et peut-être qu'à ce moment-là on arrivera à avoir des véhicules propres en plus grand nombre. Donc c'est un peu de la science-fiction pour le moment pour nous, mais dans dix, quinze, vingt ans, il n'est pas impossible qu'on ait des réseaux de transport de ce type qui font que la voiture se justifie moins.

C : Et donc vous pensez que la Mairie aurait peut-être un rôle à jouer pour accompagner ces transitions-là ?

C. L. : Bien sûr, toutes les communes y ont intérêt. Enfin là ça se fera au niveau de la métropole, c'est évident, mais bien sûr. Toutes les grandes métropoles qui sont engorgées en termes de circulation, on a cette chance sur Saint Etienne, on n'est pas trop embêté par rapport à d'autres villes, quand on voit Marseille, Lyon, Bordeaux, Grenoble... mais oui je pense qu'on va arriver sur des modes de transport qui seront plus vertueux, qui seront beaucoup plus fréquents. Mais 2050, c'est demain ! C'est vrai, ça paraît loin comme ça, c'est un quart de siècle encore. Mais c'est demain.

P : Et par rapport aux modes de transport plus vélo, marche à pied, ou skate, trottinette, est-ce qu'il y a aussi des politiques pour les développer ?

C. L. : Alors il y a beaucoup de choses à dire. Samedi par exemple, je vais aller à l'assemblée générale de l'association Ocivélo. On a des personnes qui nous aiguillonnent, qui nous poussent à faire davantage pour le vélo. Alors il ne vous aura pas échappé qu'au niveau de Saint Etienne Métropole, il y a un plan vélo assez ambitieux qui a été voté en 2019, donc il a été un petit peu retardé par les problèmes de pandémie, mais globalement avec les aides qu'on va obtenir c'est un peu plus de 40 millions d'euros sur dix ans qui vont être mis pour des aménagements cyclables, avec plusieurs choses dans ce programme important. On peut dire qu'il y a trois éléments : vous avez un réseau structurant à l'échelon de la métropole - quand on dit un réseau structurant, ça veut dire qu'il faut qu'il y ait une vraie interconnexion entre les 53 communes de la métropole, si vous prenez Saint-Étienne, il faut à tout prix que de Saint-Etienne je puisse aller sur la vallée du Gier, sur la vallée de l'Ondaine, ou que je puisse aller sur la plaine du Forez, que je puisse aller plus du côté de l'ouest vers Roche-la-Molière et tout. Donc on est en train de bâtir, de faire toutes les études sur ce réseau structurant. Vous avez un réseau après qu'on appelle de proximité, où là chaque fois que l'on fait des rénovations, on intègre systématiquement le vélo, soit sur ce que l'on appelle de la piste cyclable c'est à dire quand on parle de piste cyclable on parle vraiment d'une circulation en site propre donc vraiment séparée de la circulation autre ; ou de la bande cyclable la plus sécurisée possible.

On a une grosse réflexion sur le quartier de Bergson. Comme je vous le disais on était à l'université avec mon collègue Jean-Pierre Berger, effectivement on va laisser une place très importante au vélo dans le cadre d'un axe structurant, qui est le nord-sud / sud-nord de la ville de Saint-Etienne, avec des contraintes énormes. Parce qu'il y a des trams, parce qu'on a des rues qui sont étroites, on a certaines rues qui font 9 mètres de façade à façade, où il faut qu'il y ait des trottoirs, où il faut qu'il y ait du stationnement, où il faut que les voitures puissent circuler, les voitures et puis aussi les camions. De temps en temps on a des camions un peu importants, pour un déménagement ou si c'est la grande échelle des pompiers, il faut qu'ils puissent passer. Donc on est un petit peu contraint par rapport à ça. Donc il y a des circuits qui sont prévus, qu'on est en train de matérialiser, alors pour le moment ça se voit pas forcément toujours parce que des équipes ont été recrutées, les derniers techniciens recrutés- ils sont trois - les derniers techniciens recrutés étaient en octobre, donc c'est tout récent. Donc ce sont des gens qui sont en train de travailler et qui travaillent d'ailleurs sur l'ensemble des 53 communes, mais leur travail va commencer de se voir un peu plus d'ici au moins un ou deux ans, où effectivement on a des travaux qui, tiens si vous prenez le boulevard Alexandre de Fraissinette, vous avez vu qu'on mettait vraiment du vélo en site propre, il faudra encore attendre un an, deux ans pour que l'ensemble soit vraiment visible sur toute sa longueur, mais voilà. Et donc à proximité, chaque fois qu'on a une réflexion sur un plan d'urbanisme, on voit avec les équipes du plan vélo pour voir si ça fait partie des axes sur lesquels on peut mettre une bande cyclable ou une piste cyclable. Systématiquement. C'est quelque chose qui est vraiment intégré, et qui est intégré maintenant par les urbanistes, qui est intégré par tous les services de voirie, ce qui n'était pas le cas avant, et ce qui n'était pas dans la culture et dans la réflexion. Alors on a des grosses contraintes sur Saint Etienne, puisqu'on est une ville collinaire, puisqu'on est une ville avec beaucoup de rues qui sont étroites, et puis aussi, il faut que culturellement, l'ensemble de la population, tous les usagers se... alors après on parlera un petit peu des problèmes que peuvent causer les vélos. Et puis dans ce plan vélo, il y a aussi d'autres choses, puisqu'il y a les vélos mis à disposition, les Vélivert, avec un nouveau contrat qui arrive, qui va complètement transformer, qui va permettre d'avoir des vélos qui vont être plus modernes que ceux qui existent, beaucoup plus légers, il y aura du vélo électrique. On a multiplié les stations, on multiplie aussi par exemple dans ce cadre-là les aides pour l'acquisition d'un vélo, on a créé des consignes pour les vélos, on met des arceaux vélos aussi, donc pour stationner les vélos, on en a demandé. D'ici le mois de juillet c'est un peu plus de trois cents arceaux qui vont être mis sur le centre-ville. Il y a quelque temps, on a été un petit peu bloqué par des questions d'approvisionnement tout simplement, on subit là aussi toujours les effets de la pandémie. Donc le plan vélo il travaille vraiment dans tous ces domaines-là. C'est important qu'on arrive à structurer un réseau. Pourquoi ? Il faut d'abord que culturellement ça passe au niveau des habitants. Les habitants nous disent : « Pourquoi vous faites une piste vélo ? » Il n'y a pas de vélo. Ben oui, mais il y a pas de vélo parce qu'il y a pas de pistes vélo, donc on leur retourne la question : s'il y avait des pistes vélo, peut-être qu'il y aurait un peu plus de vélos. Et force est de constater quand même qu'on voit de plus en plus de vélos, même dans une ville comme Saint Etienne qui est loin d'être une ville exemplaire à ce niveau par rapport à d'autres villes qui ont démarré beaucoup plus tôt et qui ont une topographie qui leur permet d'avoir fait des choses bien avant nous. Mais on va essayer d'intégrer cette culture vélo, et c'est important de le faire. Pourquoi ? Parce qu'on se rend compte, moi j'ai failli me faire renverser deux fois déjà par des vélos, c'est que ça roule n'importe comment. C'est : [sifflement] « Allez vas-y comme je te pousse ! » et ça par contre, voir des vélos qui traversent en zigzaguant la place Jean Jaurès ou la place de l'Hôtel de Ville et tout, il va falloir que ça s'arrête aussi un jour. Donc là il va falloir qu'on fasse de la formation, de la pédagogie, et qu'on sanctionne. C'est prévu. On a une campagne publicitaire qui devrait démarrer aux beaux jours, pour faire dans un premier temps de la prévention et de l'information et dire attention, d'abord un cycliste il doit quand même respecter le code de la route. Donc je ne roule pas sur les trottoirs, quand je suis dans une rue piétonne normalement je dois rouler au même pas qu'un piéton, dans certaines villes même on interdit les vélos dans certaines zones, ça existe. Dans certaines villes on demande à ce que la personne descende de son vélo et tienne le vélo à la main.

Pourquoi ? Parce que ça génère de plus en plus d'accidents. Alors c'est valable pour les vélos, c'est aussi et surtout valable pour les trottinettes parce que c'est du grand n'importe quoi. Alors ne parlons pas des monocycles et compagnie, chacun a son petit mode de déplacement.

C : Juste une question, c'est un peu personnel aussi vis-à-vis de mon ressenti en tant qu'usagère, j'utilise le vélo quotidiennement. Est-ce que vous pensez que les plans de circulation et la manière dont la place du vélo est marquée, dont les ordres de priorité sont marqués dans la ville, dans la voirie, est-ce que ça peut avoir un impact aussi sur ces incivilités ?

C. L. : Oui, peut-être, il y a certainement un défaut de signalisation. C'est compliqué, il faut comprendre ce que c'est que la place du vélo et comment fonctionne la ville. A chaque rendez-vous que j'ai moi sur le terrain avec les habitants, on me parle de la vitesse par exemple. Tout le monde me dit : « Ça roule trop vite ». Alors parfois, il n'y a qu'une sensation de vitesse. Vous avez peut-être 90 ou 95% des véhicules qui vont passer à une vitesse, même si c'est pas la vitesse réglementaire on va dire à une vitesse raisonnable, et puis vous avez toujours le pourcentage de dingues qui prennent les rues pour un circuit. Ils ont l'impression de rouler vite parce qu'ils roulent à 70 km/h alors que c'est limité à 50 ou à 30 km/h. Du coup on met des 30 km/h. Alors 30 km/h il y a deux choses : soit je mets un panneau à 30 km/h, vous devez rouler à 30 km/h maximum, soit on fait ce que l'on appelle une zone 30. Donc on est en réflexion, et il y a des études, et il va y avoir un coût aussi, qui peut être important en fonction de ce que l'on fera pour faire que la ville devienne en zone 30. Mais quand je dis zone 30, ça dit bien ce que ça veut dire : c'est une zone dans laquelle les voitures vont rouler maximum à 30 km/h, les vélos aussi, les trottinettes aussi - il y a beaucoup de trottinettes et de vélos électriques qui vont au-delà des 30 km/h - et c'est vraiment ce qu'on appelle une zone partagée, c'est à dire que normalement dans une zone partagée, c'est à dire la zone 30 si on la prend vraiment au mot près, c'est une zone dans laquelle je n'ai aucune signalisation, aucun marquage au sol, plus rien. On se partage l'espace. Culturellement je pense qu'on est pas prêt. C'est compliqué, très compliqué. Donc on va y aller par étapes, parce que normalement j'ai même plus de trottoir sur une zone 30. C'est un espace où tout le monde circule. Alors dit comme ça, youpi c'est bien, mais on n'est pas dans le monde des Bisounours, loin de là. Et donc du coup il faut quand même qu'on règle. Donc on va garder quand même un certain nombre de panneaux, on va garder... il n'y aura même plus de feu tricolore, plus rien ! Donc imaginez un petit peu ce que ça peut être une vraie zone 30. Donc on va y aller graduellement, et on va essayer d'apaiser la ville au maximum, pour que tout ce beau monde vive bien ensemble. Mais il faut pour cela qu'on fasse les aménagements nécessaires, certes. Donc c'est du temps, c'est de l'argent, c'est beaucoup d'études, que culturellement ça évolue dans la tête de l'ensemble des usagers. Donc là aussi il va falloir quelques années, mais on se reverra en 2050 ! Enfin vous verrez quelqu'un d'autre que moi. [rires] Mais c'est ça le principe et c'est vrai que moi, en tant qu'élue qui va avoir un bilan, et encore plus Monsieur le maire qui va avoir un bilan à la fin du mandat, on a tout intérêt à ce que les choses évoluent le plus vite possible et à ce qu'effectivement ils soient visibles qu'il y a eu une vraie évolution en termes de sécurité, en termes de mode de déplacement au niveau de la ville, c'est évident. Mais on maîtrise pas tout, malheureusement. Mais nous on fait tout ce qu'on peut : on y met des moyens, on pousse un peu les services pour faire ce qu'il en est, on écoute les habitants aussi. Parce que j'ai aussi des habitants... Je vous parlais du boulevard Alexandre de Fraissinette, qui pour moi est quand même un exemple en termes d'aménagement : d'un boulevard qui était très grand sur lequel on a eu des on a eu des décès, des accidents qu'on est en train de refaire complètement, où il y a des arrêts de bus qui sont bloquants comme on fait maintenant un peu de partout. L'arrêt de bus est bloquant : je suis en voiture, je suis derrière le bus, il s'arrête et je suis obligé de m'arrêter, j'ai pas le choix, je peux pas le contourner d'une manière ou d'une autre. C'est pour la sécurité des usagers, où la place du piéton est respectée, où je mets des espaces verts et où j'ai de véritables pistes cyclables. J'ai quand même reçu un ou deux courriers, notamment un d'une personne qui me disait : « mais c'est de l'argent foutu sur l'air, ça sert à rien, ils ont qu'à pas prendre de vélo ». Vous avez aussi ce type de personne, on lui explique

quand même qu'il faut que tout le monde puisse vivre tranquillement et puisse utiliser le mode de déplacement qu'il souhaite mais c'est vrai que c'est compliqué pour satisfaire tout le monde.

C : Donc quand vous avez des retours comme ça, des demandes, de riverains qui vous questionnent sur ces problèmes-là, de mobilité, de déplacement, comment est-ce que vous vous intégrez le retour ? est-ce que des fois vous essayez de les prendre en compte ?

C. L. : Alors, il faut savoir que la ville a fait de gros efforts, et notamment sur le premier mandat, pour permettre aux habitants d'interpeller leurs élus et d'interpeler la ville : que ce soit par les permanences de quartier, que ce soit par les permanences des élus à l'hôtel de ville, les permanences de Monsieur le maire, bien entendu, par les moyens mis à la disposition, avec le Saint Etienne Bonjour le numéro de téléphone, avec l'application aussi. Donc on a vraiment mis le paquet là-dessus et on se veut vraiment une équipe, et c'était pareil pour l'équipe précédente, qui est proche des habitants et qui les comprends. **Déjà moi toutes les semaines j'ai 3/4 rendez-vous sur le terrain parce que des habitants nous interpellent, un habitant nous interpelle. Quand c'est un, il faut toujours faire attention parce que s'il dit : « je voudrais ça devant chez moi », on va voir si les autres sont d'accord à côté.** Et puis il se trouve que les personnes ont parfois de bonnes idées mais quand on explique que techniquement au réglementairement c'est pas possible : « ah ». Du coup ça veut dire qu'il faut que nous, en tant qu'élus, on aille sur le terrain, qu'on aille chez les habitants, qu'on aille voir quels sont les problèmes et puis qu'on arrive à les résoudre. On y arrive où on n'y arrive pas. On y arrive, c'est bien, c'est tant mieux, faut voir un peu ce que ça peut nous coûter, il y a des aspects financiers quand même et puis on leur explique quand on peut pas pourquoi, c'est réglementaire, c'est technique, c'est parce que vous voulez ça, mais à côté il y en a 5 qui veulent autrement donc c'est les 5 qui ont raison. C'est notre job. Donc chaque fois que des habitants nous interpellent d'une manière ou d'une autre, par n'importe quel canal, tout est centralisé dans un outil : on a un service qui fait ça et après, c'est redistribué aux différents élus et dans les services concernés. Donc quand c'est effectivement, du stationnement des choses comme ça, ça revient vers moi, si c'est de la propreté ou de la sécurité c'est ma collègue Nicole Peycelon, si c'est de l'urbanisme c'est monsieur Jean-Pierre Bergé. Et après à nous de traiter les demandes, d'aller sur le terrain, de voir, ou parfois de tout simplement faire une réponse. Il y a des choses pour lesquelles il y a pas besoin forcément d'aller sur le terrain mais il y a toujours une réponse écrite. Il faut toujours qu'il y ait une réponse écrite aux personnes ! Pour qu'ils voient qu'on prend en considération leur demande et qu'on leur explique que oui ça va se faire, non ça va pas se faire, pourquoi. Je dis pas que c'est parfait, mais je pense qu'on est quand même pas mauvais. J'ai connu pire !

P : Et les outils un peu de concertation ? Nous on sait que, je sais pas si vous connaissez, vers le cinéma Eden qu'ils sont en train de refaire...

C. L. : oui !

P : Et du coup, là il y a eu des réunions, etcetera... Est-ce que pour les transports de manière plus générale vous utilisez des outils de concertation aussi ?

C. L. : Alors ce que l'on fait au niveau transport pour les concertations, je vous parlais justement du « plan vélo ». On a ce qu'on appelle un « comité vélo » où on voit toutes les associations et avec les techniciens vélo. On leur explique, on leur présente les projets, mais une fois qu'on a déjà vu avec les techniciens sur place, une fois qu'on a déjà vu avec les élus référents de secteurs ou référents de quartiers. **On peut leur montrer des projets, en principe on attend quand même avant, qu'il y ait déjà une validation de la part de Monsieur le maire, qu'il y ait une validation sur les aspects financiers naturellement, sur les aspects techniques.** On va pas se pointer en leur disant : « on va faire ça » et puis derrière on va dire : « vous allez dire on peut pas le faire ». Mais il y a de la concertation pour expliquer ce qu'on va faire. Ça fait partie

aussi de la pédagogie et puis de leur dire les vélos on les fait passer à tel et tel endroit, alors même avec des visites terrains, ils viennent avec nous, on voit ce qu'il en est et on leur explique. Quand on explique aux personnes pourquoi on fait telle et telle chose, pourquoi on ne peut pas faire telle et telle chose, ils comprennent. Ils le voient comme nous. Donc là oui ça fait partie de la concertation que l'on fait. On est interpellé parfois par des habitants parce que leur trottoir il est dégradé, parce que la chaussée est dégradée. Même si on a des veilles, on a des personnes qui tourne et tout, et puis on demande aux agents de la police municipale, aux agents de la mairie, aux agents qui verbalisent, aux agents qui font tout l'entretien sur l'espace public, de signaler à leur direction si à cet endroit c'est très dégradé. Pour qu'on attende pas que ce soit forcément les habitants qui nous fassent remonter les problèmes. Il y a en plus, dans ce qui est fait, vous avez parlé de l'exemple de l'Eden mais si Jean-Pierre Bergé vous en a parlé, vous avez vu que sur les quartiers, je pense à Montreynaud, je pense à Terrenoire, je pense à Tarentaise, pareil aussi sur La Cotonne : ce sont tous des endroits dans lesquels on fait des réunions où on demande justement aux habitants de venir en atelier. On a le grand projet de cœur d'histoire aussi au centre-ville d'histoire où là carrément on a des 80/90 personnes qui viennent, qu'on met autour d'une table ronde, qu'on fait phosphorer un petit peu. Qu'est-ce que vous voulez que deviennent le quartier ? Là c'est vraiment c'est vraiment de la démocratie participative, c'est vraiment de la proximité. Et on dit aux habitants : « on va pas construire, nous, tout seuls, on a pas la science infuse. Dites-nous ce que vous voulez, on va vous dire oui, on va vous dire non ». On va pouvoir s'expliquer et on va pouvoir dire pourquoi on fait et pourquoi on fait pas. Et après ça englobe beaucoup de choses : ça englobe aussi bien les parties espaces verts, des parties sécurité, déplacements, tout est intégré là-dedans. Et puis il va y avoir au mois de mai/juin, ce que l'on appelle les « marches urbaines ». Là c'est monsieur le maire, qui, avec un programme défini par services et élus, va passer une journée/une journée et demie sur un secteur et 3/4 jours après : réunion publique. Donc il va aller sur un secteur voir ce qui a été fait, ce qui va pas, ce qu'il faut faire : 3/4 jours après réunion publique ! Alors tous les habitants du quartier sont invités, monsieur le maire est là, les élus sont là, les services sont là et on prend en compte. Et là en principe il y a une belle liste de courses [rires]. Alors nous les élus ça va, mais les services se disent : « oulala ça va faire du boulot ». Mais ça fait partie des remontées qu'il faut justement pour que les habitants nous disent leur ressenti sur leur quartier. Et nous les élus on est là, on répond direct, parfois aider par les techniciens mais c'est essentiellement les élus qui répondent, et monsieur le maire qui répond directement sur les questions des habitants.

P : Du coup peut être pour en revenir au parking, on avait une petite question : est-ce que vous avez identifié des problèmes spécifiques liés au parking à Saint Etienne ?

C. L. : Oui. Une utilisation qui est en baisse, de l'ensemble des parkings de la ville, des parkings en ouvrage. Ils sont gérés par Saint Etienne Métropole sauf 2 sur la ville de Saint Etienne, qui sont gérés quand même par Saint Etienne Métropole mais pour lesquels moi j'ai d'autres fonctions au sein de Saint Etienne Métropole dans le cadre d'un conseil d'exploitation qui a été créé pour 2 parkings qui sont ce qu'on appelle en régie, c'est-à-dire géré par la métropole directement : c'est le parking des Ursules et le parking du Clapier. Les autres parkings sont des délégations de service public avec Q-Park et Eiffage, on a plus Vinci. Donc eux ils gèrent leur parking, avec la tarification qui est la leur et puis nous on a ces parkings : le parking des Ursules et le parking du Clapier. 2 parkings qui sont importants mais qui ont chacun des problématiques différentes. Le parking des Ursules donc qui est en centre-ville, c'est un parking qui a été construit en 1969/70 donc à l'époque les voitures étaient petites, on avait des 2CV des 4L, on en voit encore quelques-unes qui circulent mais très peu, et maintenant on a des grosses voitures et les places elles ont pas tellement grandi donc il y a quelques difficultés, à la fois, parfois de se stationner même si on y arrive quand même, mais il y a aussi des difficultés de circulation à l'intérieur de ce parking. C'est un parking qu'on souhaite conserver pour plusieurs raisons / parce qu'il a d'abord son utilité pour le commerce et pour les riverains. C'est ce que je vous disais tout à l'heure on peut pas se permettre de

supprimer ce parking parce que les riverains, qui habitent notamment sur le cours Victor Hugo, vers la Place du Peuple, ils ont pas de stationnement dans leur immeuble donc vaut mieux qu'ils mettent leur voiture quelque part pour ceux qui ont des voitures. Et puis on a des commerçants : on a une augmentation de la fréquentation de l'ordre de 30% depuis l'installation des Halles donc heureusement qu'il y a le parking sinon les Halles je sais pas si on aurait bien pu faire grand-chose. Et puis autre chose que les gens connaissent pas forcément, c'est que tel que ce parking a été construit, il tient la colline. Donc si on veut le supprimer un jour, faut quand même renforcer bien comme il faut, pour que la colline elle vienne pas au milieu de la vie. Non mais c'est pas d'la blague, il y a vraiment une installation énorme, qu'on voit pas.

C : et oui parce qu'on avait on avait essayé de travailler, justement, sur nos... comment dire ? sur nos idées de rénovation, de repenser les parkings, on avait pensé au parking des Ursules où il y avait un projet de végétalisation qui avait été mis en avant il y a quelques années et en discutant avec le service renouvellement urbain, ils nous avaient évoqué tous ces problèmes-là...

C. L. : Alors il y a quand même une demande de la part des habitants justement dans le cadre des concertations qui ont été faites. Il y a des demandes dans le cadre de cœur de l'histoire C'est les habitants qui nous disent : « on aimerait bien que les 2 hectares de terrasse deviennent végétalisés ». Okay ! donc oui y'a que des bonnes idées... Après si on végétalise on va amener quelques tonnes de terre, il faut que le parking il tienne le coup quand même parce que si jamais il tombe sur les voitures ça va être quand même problématique. Donc ça veut pas dire que ce n'est pas réalisable, ça veut dire que ça nécessite des études complémentaires et que ça va nécessiter surtout un cout. Ce parking en plus il a 2 petits problèmes pour en sortir notamment : il y a 2 endroits pour en sortir c'est un petit peu compliqué. Il y a la Rue Ronsard, qui est la sortie classique pour le moment, où effectivement on a un flot de voitures qui arrivent et un feu qui est assez proche de la sortie. Et le feu est asservi aux transports en commun : les transports en commun sont toujours prioritaires, le tram est prioritaire, quand le tram arrive le feu passe au vert, les voitures elles attendent. On priorise quand même les transports en commun. Donc ça veut dire que parfois, à certaines heures, pour sortir du parking c'est un petit peu compliqué. On étudie la possibilité de faire sortir carrément de l'autre côté du parking mais là aussi il y a un cout : faut installer une borne, faut ci, faut ça... C'est un parking qui a besoin d'être rénové mais qu'on va bien sûr bien sûr conserver. Il est absolument pas cher en termes de location, en termes d'abonnement. Il est vraiment pas cher puisque je parlais avec un commerçant qui a également aussi une activité sur Lyon, qui paye 3 fois plus cher à Lyon qu'à Saint Etienne. Il me disait : « moi ici ça me va très bien ». Le parking du clavier c'est autre chose : c'est un parking qui se voulait être un parking relais, associé avec du transport. Il a un problème, c'est qu'il a été énormément dégradé. Il y a eu énormément d'incivilités donc là aussi on va faire des travaux sur ce parking, pour sécuriser entrées et sorties avec des moyens lourds, costauds, qui n'autorisent pas, si possible, la dégradation, on espère. Il est très peu utilisé mais c'est bien dommage parce que c'est un parking de 400 places qui est vraiment intéressant : qui est proche du Parc Couriot, qui est pas très loin du tout du centre-ville. On va faire le nécessaire pour le remettre en route mais il a été un peu délaissé par les par les automobilistes compte tenu de l'image d'insécurité qui avait et de dégradation. Donc il y a du boulot à faire là-dessus. En termes de parking pour parler un petit peu prix, on a toujours tendance à dire : « c'est cher, c'est cher » mais c'est beaucoup moins cher que pour des tas d'autres villes. On a une réglementation qui nous impose de faire du stationnement en quart d'heure : c'est pas de nous et on a pas des parkings qui sont si chers que ça. Ça reste toujours trop cher oui. On a un tarif spécifique la nuit, on offre des heures gratuites, notamment le samedi après-midi, ça c'est aussi pour favoriser le commerce ça veut dire que vous prenez ceux qui sont en régie (parking de l'Hôtel de ville, parking Jean Jaurès, par exemple, Antonin Moine) ça veut dire que le samedi après-midi c'est la ville qui paye. Parce que les sociétés qui gèrent les parkings nous disent : « vous voulez faire de gratuité : c'est de votre fait, c'est pas

du notre » donc ça nous fait tant de pertes, donc il faut compenser. C'est un choix qu'on fait, un choix politique que fait la ville.

P : Et justement, les relations avec les prestataires...

C. L. : Alors moi je ne les ai pas, les relations, parce que ce n'est pas dans ma délégation. Bon il y a des DSP, des délégations de services publics, qui vont jusqu'à 2040 je crois donc c'est toujours difficile de renégocier, de casser, si jamais ça va pas. Eux, ils aimeraient pouvoir mettre des tarifs beaucoup plus élevés, ils sont là pour gagner des sous. Mais on arrive à faire des gratuités aux périodes de fin d'années, quand il a un évènement exceptionnel, fête de la musique mais chaque fois ça coute à la ville.

C : Je me demandais, quand vous parlez des réglementations qui vous sont imposées au niveau des parkings, ça s'est décidé au niveau national ?

C. L. : Oui !

C : Donc c'est quelque chose sur laquelle la mairie n'a pas vraiment de prise...

C. L. : Le fait de passer au quart d'heure, par exemple, c'est pas nous qui l'avons décidé... Il y a des décisions nationales, et dieu sait s'il y en a, et dans tous les domaines, qui ont un impact énorme sur la ville et notamment parfois sur les finances de la ville, qui oblige la ville soit à créer un service, soit recruter du monde parce que l'Etat se défause sur les collectivités. C'est pas toujours su, c'est pas forcément perceptible au niveau des habitants mais la ville, elle est là, il faut qu'elle assume, elle a pas le choix que de faire et... ça coute. Des exemples, je pourrais vous en donner... [sifflement] Une liste... Autre que mon domaine...

P : Moi j'avais une question qui est un peu plus liée aux projets qu'on avait développé chacun de notre côté mais est-ce que vous avez des projets ou des choses qui sont actuellement mise en place dans une visée pédagogique par rapport aux mobilités douces, que ça soit pour les jeunes enfants, les jeunes publics ou plus généralement ?

C. L. : Alors ce qu'on a constaté, comme je vous le disais, c'est que l'utilisation des modes de déplacement types vélo, trottinette et compagnie, c'est un petit peu la jungle, c'est qu'on a des utilisateurs qui se croient tout permis. Y en a qui respectent mais y en a non seulement ils se croient tout permis mais en plus ils mettent les autres en danger et ils se mettent eux-mêmes en danger. Il est quand même préconisé, lorsque que l'on utilise un moyen de déplacement d'avoir des gants, d'avoir un casque, de s'équiper, d'avoir des systèmes réfléchissants parce que parfois vous êtes en voiture vous vous trouvez nez à nez avec un vélo [sifflement] vous le voyez quand il est sur le capot donc effectivement il y a de la pédagogie à faire à ce niveau-là. Faut savoir qu'à la ville de Saint-Etienne, il y a une école cycliste, il y a des associations aussi qui sont soutenues par la ville et qui apprennent aux plus jeunes à faire du vélo, d'autres associations même d'ailleurs qui apprennent à des personnes adultes à faire du vélo, il y a des associations comme Ocivélo qui ont même des ateliers pour réparer son vélo. Ce sont toutes des structures que l'on aide et nous dans la campagne de communication que l'on souhaite faire on va essayer de toucher un peu tous les publics. Et effectivement, associations, clubs sportifs, écoles et compagnie pour faire toute cette pédagogie et cette information sur la bonne utilisation des moyens de déplacements doux. Parce que les accidents se multiplient. On a eu de la chance sur Saint-Etienne, on n'en a pas encore eu trop mais quand on regarde les statistiques nationales [sifflement] ça comment à faire peur. Et puis des accidents graves. Graves. Y a des décès carrément, ou des personnes qui se retrouvent en fauteuil roulant.

P : Et par rapport à l'abonnement de transports en commun qui est passé à 10€ pour certains publics, est-ce que ça fait c'est fait pour encourager à prendre les transports en commun ?

C. L. : Bien sûr !

P : Et aussi derrière limiter l'utilisation de la voiture individuelle ?

C. L. : Bien sûr, complètement. Comme la création de parking relais, il faudrait qu'on en fasse davantage : c'est-à-dire qu'à l'entrée de ville, on pose sa voiture et on prend son transport en commun. Après il y a des questions de place, il faut trouver les mètres carrés pour mettre les voitures et c'est pas évident. Mais bon ça fait partie des réflexions qui sont en cours. Là c'est plus du domaine de Saint-Etienne Métropole mais effectivement ça fait partie des choses que l'on doit faire.

C : Et est-ce que vous avez déjà pu mesurer des résultats de cette décision de baisser le prix des transports en commun ou c'est encore un petit peu tôt ?

C. L. : C'est trop tôt parce qu'avec les transports en commun on avait une progression qui était très importante d'utilisation des transports en commun... Pandémie COVID : Pchit ! on avait eu une excellente année 2019, 2020/2021 pas terrible, 2022 ça redémarre mais, mais, mais, mais... La peur d'être dans les transports en commun, le fait de l'obligation du masque donc beaucoup de gens ont retrouvé leur voiture malheureusement. Même le covoiturage a souffert de ça, du fait d'être dans un espace fermé à plusieurs donc il faut qu'il y ait à nouveau des bonnes habitudes. Donc ça veut dire qu'il y a un travail qui a été fait, qui était un travail de plusieurs années, qui a été complètement foutu en l'air par la pandémie, c'est bien dommage, on était dans un cercle vertueux. Alors ça a redémarre, et ça redémarrera, il le faudra de toute manière, c'est impératif mais c'est vrai que l'incitation d'avoir des véhicules propres, l'incitation d'avoir un réseau qui soit dense, qui a un maillage qui soit intéressant... vous avez vu que le tram va aller beaucoup plus loin dans les horaires de dessertes notamment jusqu'à un peu plus d'une heure du matin, sur la métropole, il y a des lignes qui vont être rallongées, il y a aussi une place avec le transport à la demande qui va être beaucoup plus importante : on pourra quelque part réserver son transport en commun de manière beaucoup plus facile et sur beaucoup plus de lieu. Donc c'est tout ça qui est mis à la disposition par la collectivité pour que les transports se fassent avec les transports en commun. Il y a aussi une sécurisation des transports en commun à avoir : qu'il y ait une police des transports, qui est là aussi en réflexion. Mais tout ça à un coup...

P : Et avec Saint-Etienne Métropole, comment s'organise la répartition des compétences ? Et est-ce qu'il y a des transferts qui partent de la municipalité vers la métropole ?

C. L. : Alors oui, il y a des choses qui sont parties en métropole. Les transferts ont été fait parce que les équipes de voirie pour la ville de Saint-Etienne, se sont très réduites mais on est en contact régulier. Moi, toutes les semaines j'ai une réunion avec des équipes de Saint-Etienne Métropole et puis de la ville aussi donc on travaille vraiment en collaboration très étroite, main dans la main. On se rencontre régulièrement, ce qui est logique. Et quelque part, il faut que ça soit comme ça. Les compétences passent en métropole mais nous, élus, on a besoin de savoir exactement ce qui se fait, comment, pourquoi et les habitants, eux, ils s'en foutent complètement que ce soit Saint-Etienne ou Saint-Etienne Métropole. L'habitant, il a pas à se poser ces questions. Mais si on mutualise les moyens c'est pour des raisons de coût et de cohérence dans les politiques, dans l'organisation, dans les démarches que l'on peut faire.

Annexe 4 : Photos des parkings observés



Panorama du parking du jardin des plantes/de l'Opéra - mardi matin à 9h00



Parking du cimetière du Crêt de Roc – mercredi 27 octobre 2021 à 19h10

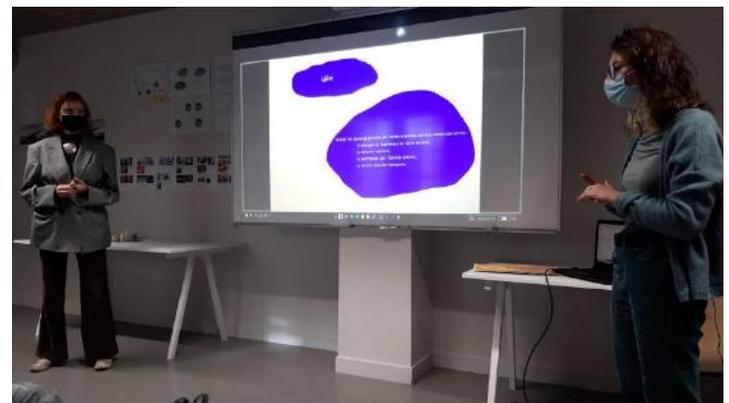


Toit du parking des Ursules - jeudi 6 janvier 2022 à 13 h 30

Annexe 5 : Photos des réunions



Première rencontre entre les étudiant.e.s de design et de sciences politiques à la cité du Design, le 21/20/2021



Restitution des projets à l'ESADSE avec le commanditaire, le 21/01/2021

Annexe 6 : Restitution du Poker Design – Cultive ton parking !

Cultive ton parking !

Un «camion de jardinage», qui fait le tour des grands parkings qui pourraient libres durant plusieurs jours, comme le parking du zénith de St-Etienne, qui n'est pas occupé en permanence. L'intérêt est de venir à la rencontre de ce petit véhicule. Le temps d'une après-midi, ou encore d'une soirée, pour partager, apprendre, autour du jardinage et des plantations. Ce serait également l'occasion de se lier à de petits producteurs, de faire la promotion du «local».

Les espaces vides que sont les grands parkings deviennent tout à coup animés, et ce lieu se transforme en une destination attractive.

La mobilité de cet objet lui permet de se poser dans différents parkings, au fil du mois. L'idée est aussi que celui-ci revienne de manière ponctuelle, pour que ce moment devienne un rendez-vous fixe pour les habitants proches à proximité.

Cartes tirées :

Persona : Groupe : tout public

Sujet : Acceptabilité

Action : Livrer/Délivrer

Médium/Produit : Revêtement véhicule

Lieu : Commerce/Parkings vacants

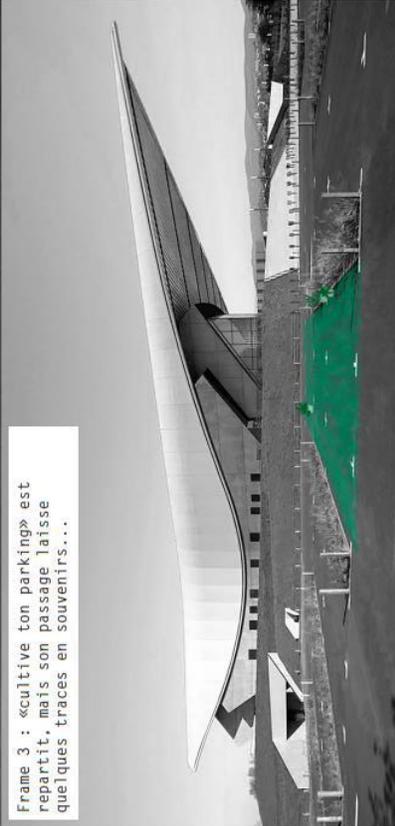
Temps : Week-end



Frame 1 : le parking du zénith est vide, mais un marquage au sol indique le futur emplacement de «cultive ton parking».



Frame 2 : «cultive ton parking» est installé pour quelques jours. Les animations de jardinage battent leurs pleins.



Frame 3 : «cultive ton parking» est reparti, mais son passage laisse quelques traces en souvenirs...

Annexe 7 : Etat de l'art – Dé/Forme l'Espace

Le document suivant est un document de travail réalisé dans le cadre de ce projet par Naomie Rubiero, étudiante à l'ESADSE.



LE GRAND JEU
 Martial Marquet Studio en collaboration avec Studio Lebleu, graphiste et 22 Degrés.



ALPHABET
 Par le studio de design Kellenberger-White, pour la London Design Fair de 2018. 26 assises urbaines inspirées des 26 lettres de l'alphabet. Ces chaises s'invitent dans une installation qui propose à l'utilisateur de composer avec le mobilier, et de se confronter au défi de positionner l'assise pour la rendre fonctionnelle.



LA FABRIQUE DE QUARTIER
 Marion Poujade, designer graphique, mémoire de fin d'études portant sur la place du Rêve au sein de l'espace public, définit ici comme une sorte de reconquête et de ré-appropriation de l'espace public par ses habitants et leur imaginaire.



MADRID CHAIR
 Par Ecosystema Urbano, pour la Fundación Madrid Global. Un projet qui considère la ville et l'espace public en tant qu'environnements participatifs, où chaque citoyen peut changer sa configuration pour générer des conditions de confort adéquates à chaque instant.



LA DEMANDERIE
Par Mathilde Gintz et Adeline Vieira. Une résidence co-construite avec deux villages. De grands collages dans le village ont permis de questionner les habitant-e-s sur un regard différent qu'ils pourraient porter sur leur territoire. Cela a créé un dialogue entre les deux communes, par une installation poétique faisant référence à la narration.



LA DEMANDERIE
Par Mathilde Gintz et Adeline Vieira. Une résidence co-construite avec deux villages. De grands collages dans le village ont permis de questionner les habitant-e-s sur un regard différent qu'ils pourraient porter sur leur territoire. Cela a créé un dialogue entre les deux communes, par une installation poétique faisant référence à la narration.



EUROPEAN CANTEEN
European Quarter Lab' développe pour l'association Equama une façon agile et rapide pour expérimenter de nouveaux usages dans l'espace public. Un mobilier éphémère en kit qui propose un événement social : partager une grande table publique, mais également donner la possibilité à chacun a de s'approprier ce mobilier.



EUROPEAN CANTEEN
European Quarter Lab' développe pour l'association Equama une façon agile et rapide pour expérimenter de nouveaux usages dans l'espace public. Un mobilier éphémère en kit qui propose un événement social : partager une grande table publique, mais également donner la possibilité à chacun a de s'approprier ce mobilier.



FORMATIONS
Se référant à leurs racines grecques, Eleni Petaloti et Leonidas Trampoukis ont créé à Athènes une installation de natures mortes qui appelle à l'interaction et au jeu.



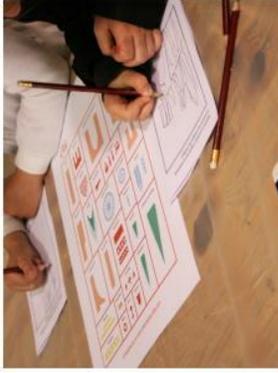
FORMATIONS
Se référant à leurs racines grecques, Eleni Petaloti et Leonidas Trampoukis ont créé à Athènes une installation de natures mortes qui appelle à l'interaction et au jeu.



ORCHESTRE
Olivier Vadrot créé une famille de 26 assises urbaines en forme de lettres, installées sur le parvis des nouveaux locaux de l'Université des Lettres et Sciences Humaines d'Aix - Marseille, à Aix-en-Provence. C'est un lieu de dialogue qui fait référence aux formes du théâtre antique.



ORCHESTRE
Olivier Vadrot créé une famille de 26 assises urbaines en forme de lettres, installées sur le parvis des nouveaux locaux de l'Université des Lettres et Sciences Humaines d'Aix - Marseille, à Aix-en-Provence. C'est un lieu de dialogue qui fait référence aux formes du théâtre antique.



1001 CATHÉDRALES
Porté par Terrains Vagues, cet atelier à destination des enfants propose de poser un regard artistique et historique sur la Cathédrale de Strasbourg. L'enfant est invité à créer sa propre cathédrale à l'aide de formes réparties en différentes catégories colorées.



POP-UP STORE POUR CONVERSE X JIM ANDERSON
FormRoom a travaillé avec Anyways Creative pour installer un pop-up de 4 jours. Les formes sont inspirées de l'artiste Ron Magie, et de l'ambiance de la cours de récréation, avec des couleurs franches et une finition en vinyle verni.



BAM1 LA BOULOIE EN AGITATION MAXIMUM
Trois résidences dirigées par Atelier Terrains Vagues, qui visaient à questionner les usages et à revaloriser le territoire du campus universitaire de la Bouloie à Besançon. La restitution s'est faite sous la forme d'une carte sensible.



PRIMITIVES
Travail de formes initié par l'agence italienne Moncada Rangel Studio, inspiré des formes de Brancusi. «Simple et primitive, mais unique par sa texture et sa forme, chaque forme est une mini-scène suffisamment saisissante pour être autonome.»

Annexe 8 : Questionnaire

Captures d'écran du questionnaire réalisé via Google Forms.



Transformer les places de stationnement de Saint-Étienne à l'horizon 2050 : exprimez-vous !

Étape 1 : cibler un espace de stationnement à repenser !

Nous nous intéressons ici à vos besoins et vos idées de réaménagement pour que nous puissions penser ensemble la ville de demain.

Quel est votre endroit favori à Saint-Etienne, et pourquoi ?

Quels sont les aspects à modifier et à améliorer à Saint-Etienne? Cochez par importance :

	Très important	Important	Pas très important	Pas important du tout
Esthétisme, beauté de la ville	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Salubrité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sécurité routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire le sentiment d'insécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Donner plus de place aux mobilités douces (vélo, trottinette, skate, rollers, à pieds, transports en communs)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Offre culturelle (expos, concerts, ateliers, animations variées...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Education (accès aux écoles et soutien scolaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Santé (conseils, prévention, distribution de masques...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Créer de nouveaux espaces dédiés aux enfants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces de loisirs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces verts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si besoin, ajoutez un élément non-mentionné ci-dessus et spécifiez son importance pour vous.

Votre réponse _____

En vue d'un réaménagement potentiel d'ici plusieurs années, quel espace de stationnement stéphanois aimeriez-vous cibler? (Parking, espace de stationnement sur la voie publique...)

Votre réponse _____

Vous pouvez justifier votre réponse précédente ici et préciser le réaménagement que vous aimeriez y voir (type d'espace, activités, population ciblée...):

Votre réponse _____

Questions générales sur l'environnement stéphanois

Cette partie du questionnaire s'intéresse à des éléments plus généraux de votre perception et de vos pratiques dans la ville de Saint-Etienne.

Quelle importance accordez-vous à la voiture aujourd'hui ? *

- Pas du tout importante
- Peu importante
- Importante
- Très importante
- Je ne me prononce pas
- Autre : _____

Dans un monde idéal, quelle importance voudriez-vous accorder à la voiture à l'horizon 2050 ?

- Pas du tout importante
- Peu importante
- Importante
- Très importante
- Je ne me prononce pas

Comment imaginez-vous les espaces de stationnement de demain (en termes de fonctionnalité, de disposition et d'esthétisme) ?

Votre réponse

Informations personnelles

Ces informations sont et resteront anonymes.

Habitez-vous à Saint-Etienne?

Oui

Non

Si oui, dans quel quartier habitez-vous ? Que manque-t-il à celui-ci ?

Votre réponse

Quel est votre genre?

Femme

Homme

Non-binaire

Quel est votre âge?

Quelle est votre profession?

Si vous souhaitez nous faire part d'éléments que nous n'aurions pas abordé ici; développer une idée ; approfondir une réponse ou encore apporter une critique constructive, c'est ici !

Votre réponse

Les étudiant-es de Sciences Po Lyon, de l'ESADSE et de l'IAE-UJM vous remercient d'avoir répondu à ce questionnaire!

Votre avis compte! Grâce à vous, cette étude sera plus en adéquation avec les attentes citoyennes et nous vous en remercions.

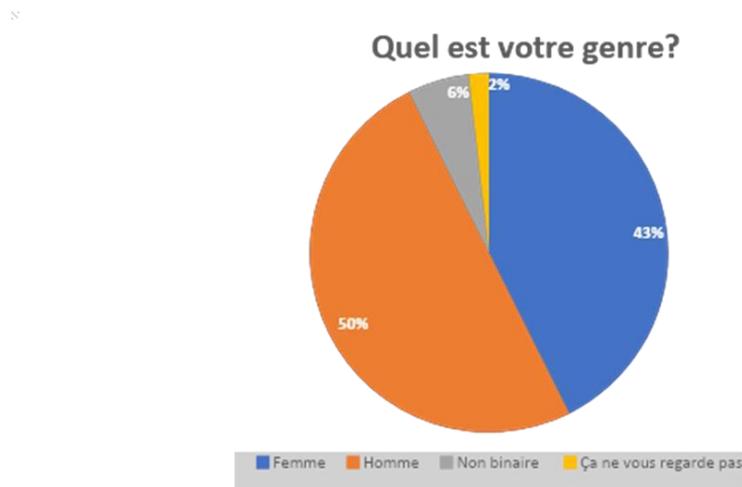
Annexe 9 : Analyse des données de notre questionnaire par les étudiants d'économie

Les données qualitatives que nous analysons dans cette étude proviennent des informations du questionnaire adressé à la population de Saint-Etienne. Les questions du questionnaire sont à la fois fermées et ouvertes. A travers ce questionnaire, nous avons collecté les informations sur 15 variables qualitatives. Pour la description des données, nous procédons en trois étapes :

- Analyse qualitative des variables à travers des graphiques
- Analyse par Analyse en Composante Multiple
- Analyse par la Text Mining

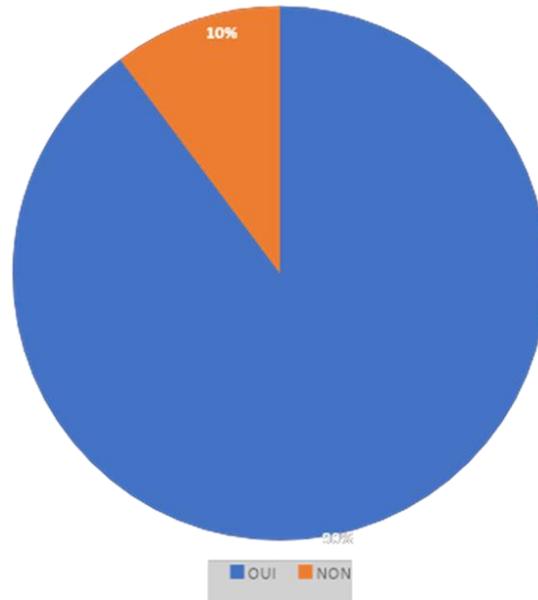
Analyse qualitative des variables à travers des graphiques :

De ce graphique ci-dessous, on voit que 50% des répondants sont des hommes et 43% des répondants sont des femmes. 5% sont déclarés non binaires et 2% des répondants n'ont pas voulu se prononcer sur leur genre.



Dans les 49 répondants, nous nous sommes aussi intéressé.e.s pour savoir s'ils sont des habitants de Saint-Etienne ou pas. Le graphique circulaire ci-dessous nous renseigne que plupart des répondants habitent à Saint-Etienne, soit 90% et 10% restant n'habitent pas à Saint Etienne.

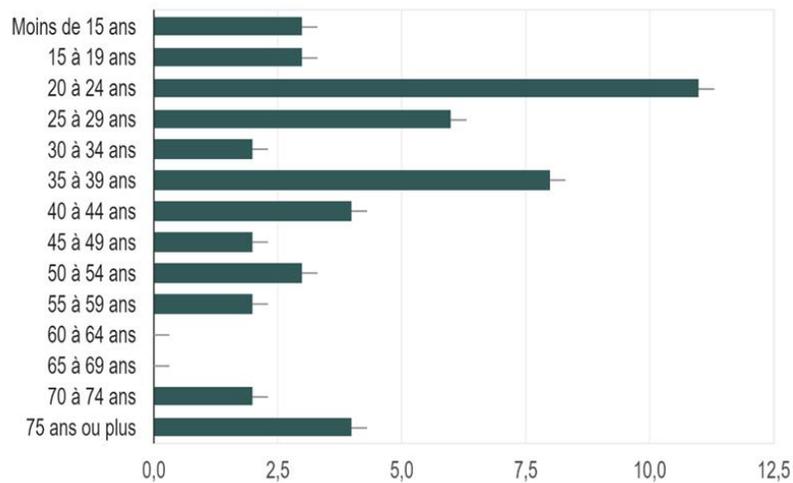
Habitez-vous à Saint-Etienne



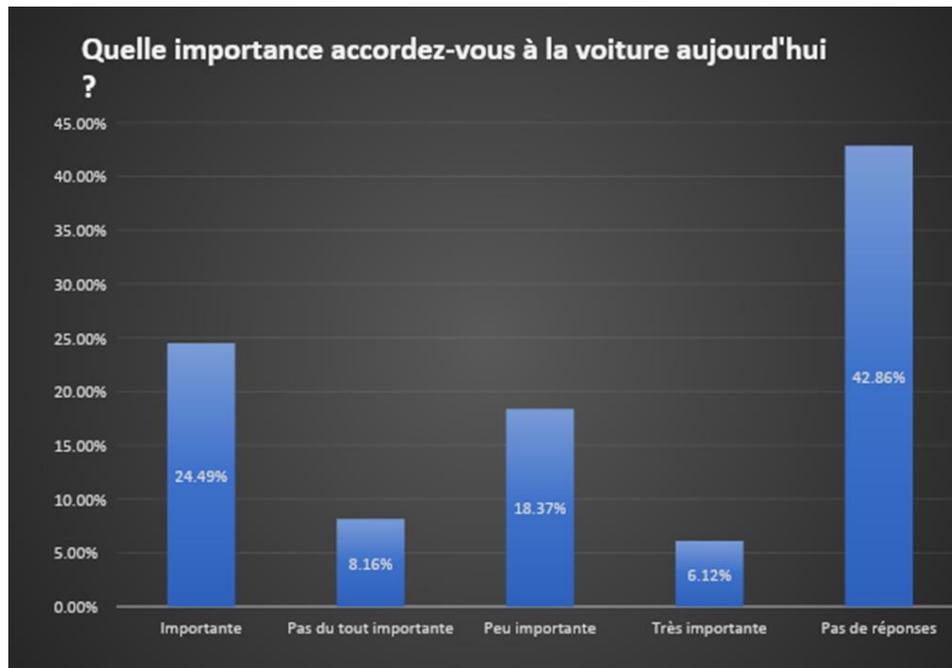
L'analyse de l'âge des répondant.e.s aussi est fait compte tenu de son importance dans notre étude. Une personne d'une catégorie d'âge donné peut avoir plus d'expériences sur les informations que nous cherchons à collecter. Le graphique ci-dessous nous renseigne sur ces catégories d'âge. La catégorie d'âge la plus représentative est la catégorie d'âge de 20 à 24 ans suivi de 35 à 39 ans.

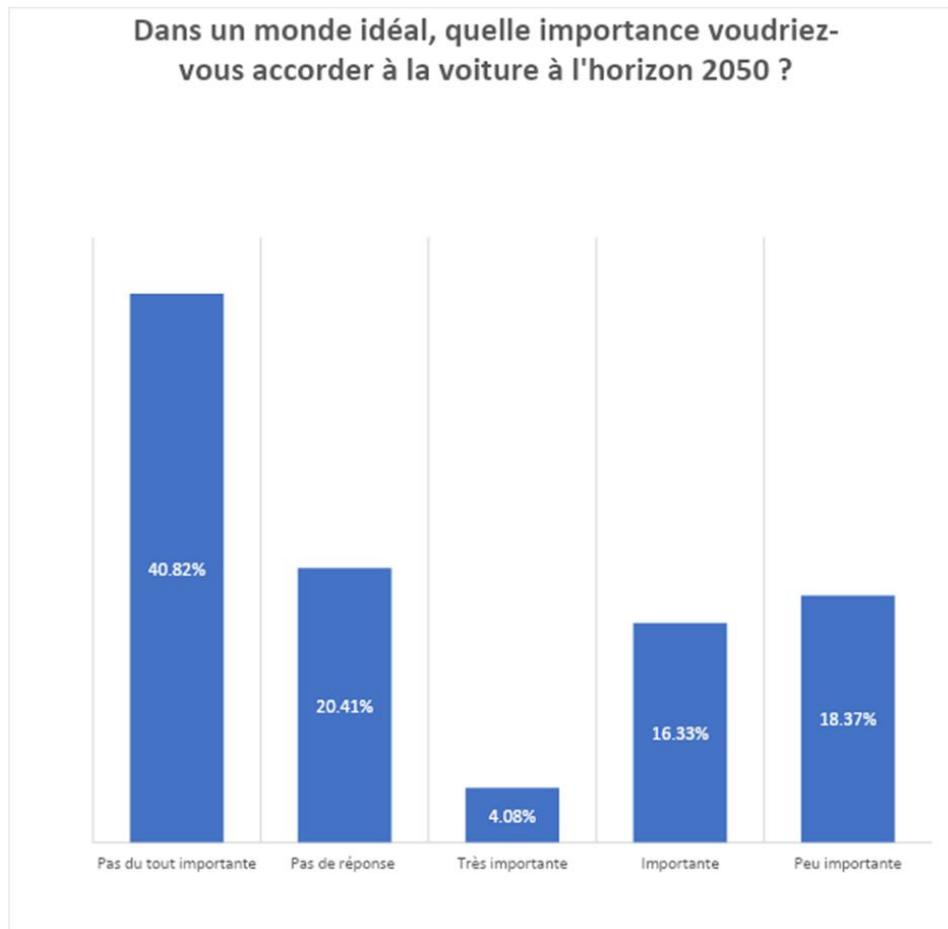
Quel est votre âge?

49 réponses

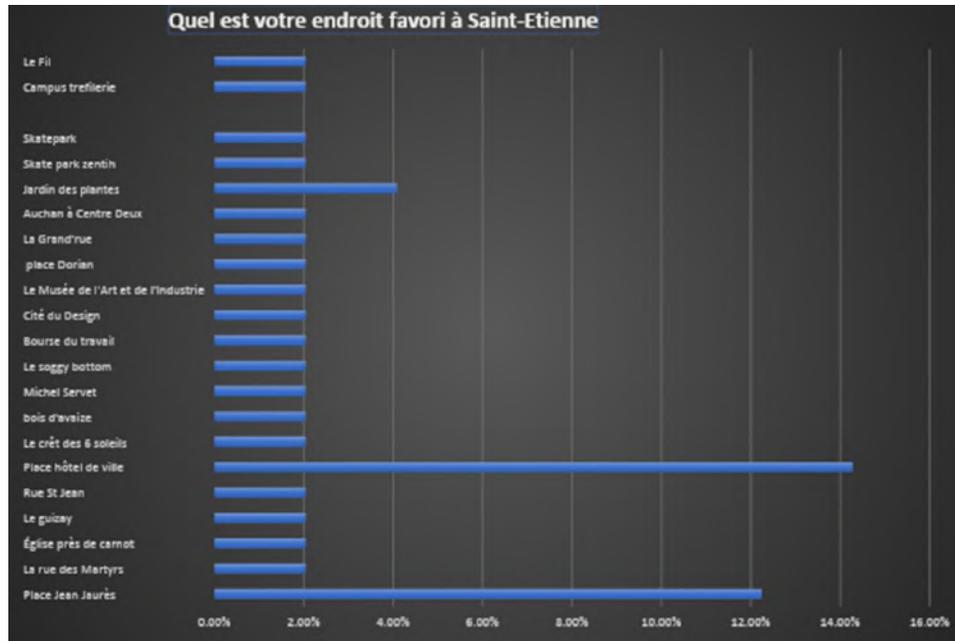


Les graphiques variables ci-dessous nous permettent de comprendre l'attachement ou non des répondant.e.s l'utilisation de la voiture aujourd'hui et dans 50ans.

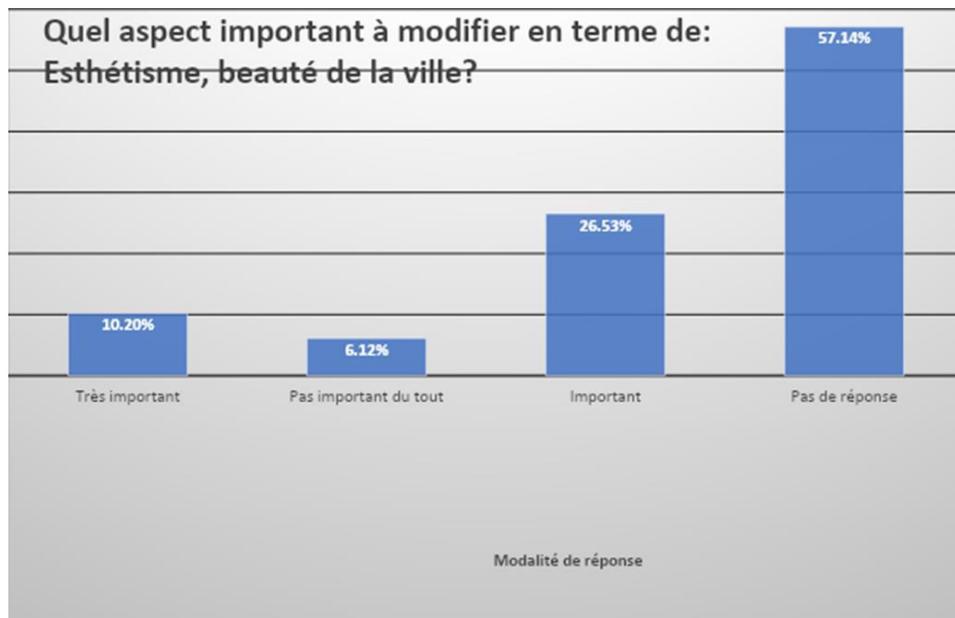




L’histogramme ci-dessous nous permet de se rendre compte que l’endroit le plus favorisé à Saint-Etienne est la place de l’hôtel de ville suivi de jardin des plantes. Si on se tient à l’avis de nos répondants, il serait intéressant de s’approprier des dispositifs qui sont mis en place dans ces places qui attirent la population dans le cadre de notre projet.



La suite de notre analyse s'intéresse aux objectifs de notre étude. Nous avons recueilli l'avis des répondant sur l'aspect de la ville qu'ils veulent voir améliorer ou pas. Nous avons demandé leurs attachements aux espaces verts, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, espace de loisir, salubrité



Nous allons utiliser à présent la méthode de l'ACM afin d'analyser la partie du questionnaire qui demande « Quels sont les aspects à modifier et à améliorer à Saint-Etienne ? Cochez par importance. »

L'ACM est un outil intéressant dans notre cas car il va nous permettre de représenter tous les individus sur un espace bidimensionnel. Ainsi nous pourrons voir quelle catégorie de personnes ont répondu quoi à certaines questions. Il est à noter qu'il faut être prudent concernant l'analyse car lors de la réduction

de dimension liée à l'ACM il peut y'avoir une perte d'information ou certaines variables et individus vont être mal représentés.

Prétraitement de la base de données :

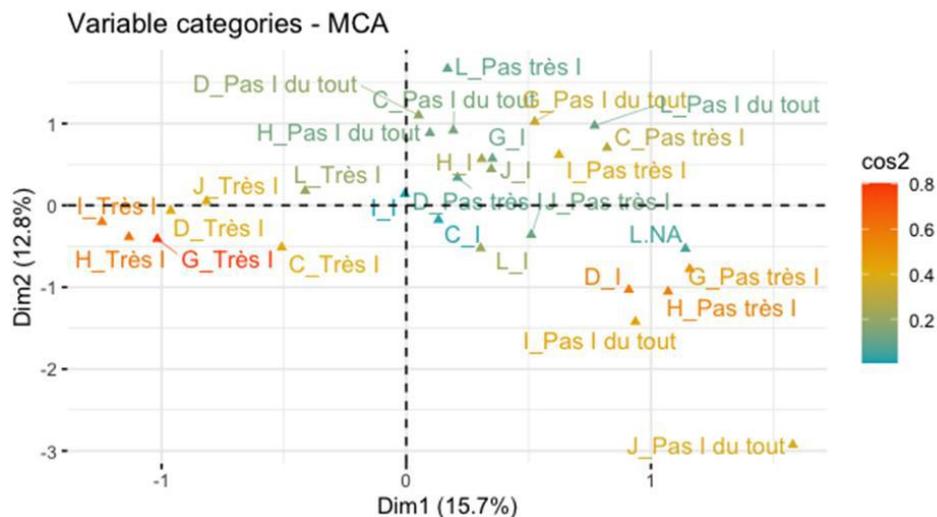
Nous partons d'une base de données avec 49 individus ayant répondu au questionnaire. Nous retirons les individus n'ayant pas répondu sérieusement au questionnaire ou les individus ayant répondu à trop peu de questions. Nous avons aussi 15 variables au total. 12 qui représentent les réponses catégorielles (très important, Important, Pas très Important et Pas important du tout)

Au différentes thèmes de la question « Quels sont les aspects à modifier et à améliorer à Saint-Etienne ? Cochez par importance. » Comprenant par exemple (Esthétisme, beauté de la ville, Salubrité, Sécurité routière...). En plus des 12 variables du questionnaire il y'a des variables descriptives des individus (Genre, Tranche d'Age et catégories socioprofessionnel). Pour certains thèmes les réponses sont assez unanimes peu importe le type d'individus. Il n'est donc pas intéressant de les inclure dans l'analyse.

Les thèmes conservés pour l'analyse sont :

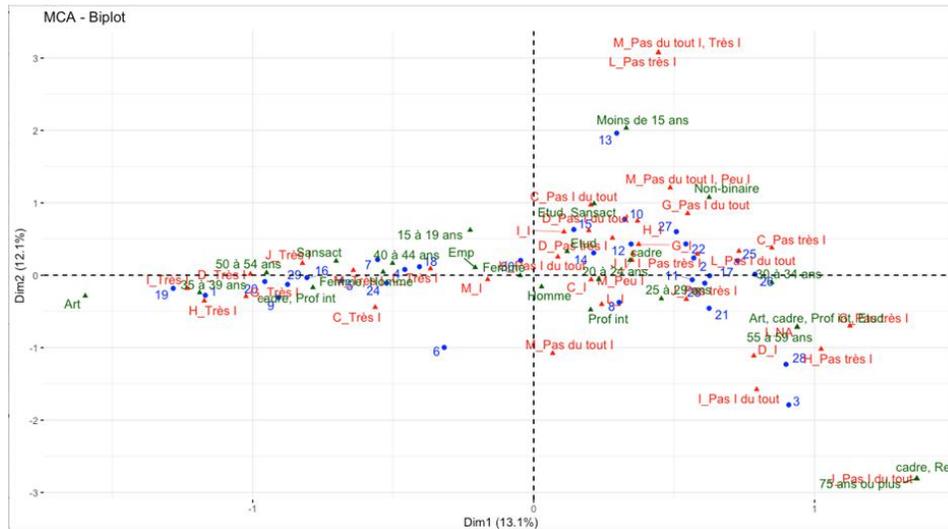
- [Sécurité routière] : C
- [Réduire le sentiment d'insécurité] : D
- [Education (accès aux écoles et soutien scolaire)] : G
- [Santé (conseils, prévention, distribution de masques...)] : H
- [Créer de nouveaux espaces dédiés aux enfants] : I
- [Espaces de loisirs] : J
- [Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite] : L
- Dans un monde idéal, quelle importance voudriez-vous accorder à la voiture à l'horizon 2050 ? : M

Les lettres à côtés des variables est la lettre qui représentera la variable sur le graphique.



Cos2 et lecture du graphique :

Le cos2 est un indicateur de qualité de représentation des variables. On ne prendra en compte que les variables jaunes et rouges qui sont plus ou moins bien représentées. Un individu correctement représenté qui se situe en [-1,-1] donc du côté gauche du graphique au centre est un individu qui aura probablement répondu « très important » aux questions J G H C I D.



Analyse de l'ACM :

Il est important de noter qu'il faut prendre de grande précaution en ce qui concerne l'analyse et les conclusions tirées de l'analyse. En effet tout d'abord la base de données ne contient que 49 individus réduit à 30 pour l'analyse. Certaines catégories d'individus sont sur représentés dans la base et d'autre sous représentés (par exemple il n'y a qu'un seul individu ayant entre 50-59 ans). Il est donc difficile de tirer des généralités. De plus la pertinence de l'analyse dépend aussi de la qualité de représentation des individus et des variables. Il est néanmoins possible de tirer certaine conclusion qu'il faut traiter avec précaution. Il semble par exemple que les personnes âgées de plus de 35 ans jusqu'à 54 considèrent les catégories questions J, G, H, C, I, D. Les plus jeunes (les moins de 35 jusqu'à 20) considèrent les catégories G C I comme peu ou pas du tout importantes. Il y'a donc un désaccord entre les plus jeunes et les plus âgées concernant la Sécurité routière, Éducation (accès aux écoles et soutien scolaire) et la création de nouveaux espaces dédiés aux enfants. Pour ce qui est du reste il ne semble pas y'avoir de différence ou désaccord significatif entre les catégories socio professionnel ou encore entre les genres.

Text Mining

Nous avons posé plusieurs questions ouvertes permettant aux individus de s'exprimer. Nous allons utiliser la méthode du text mining afin de faire ressortir les mots ou suffixes les plus utilisées des 49 réponses pour chaque question ce qui permettra de faire ressortir certain thème ou enjeu. Il est à noter que la méthode aurait été encore plus efficace avec plus de réponses par exemple plusieurs centaines. En effet dans notre cas l'occurrence de certain mot sera très faible du fait du nombre de réponses. De plus pour un même mot plusieurs individus utiliseront plusieurs synonymes. Dans notre

cas néanmoins cela permettra tout de même de faire ressortir certaines thématiques mentionnées par les individus.

A la question : « Comment imaginez-vous les espaces de stationnement de demain (en termes de fonctionnalité, de disposition et d'esthétisme) ? » les termes les plus utilisés sont :

```
head(freq,14)
  ville  commerces  avoir centreville  circulation  couvert  echange
    4      3        2         2         2         2         2
  non    park      plan    plus  quartiers  revoir  skate
    2      2        2         2         2         2         2
```

Nous pouvons voir que les termes skate et park sont utilisés 2 fois ainsi que les termes couverts. Ce qui suggère que les individus désirent par exemple la présence de skate park ou de parking couvert ou qui soit protégé du soleil. Il y'a aussi la présence par deux fois du terme plus qui pourrait suggérer un manque de places.

A la question : « En vue d'un réaménagement potentiel d'ici plusieurs années, quel espace de stationnement stéphanois aimeriez-vous cibler ? (Parking, espace de stationnement sur la voie publique...) » les termes les plus utilisés sont :

```
head(freq,14)
  parking stationnement  publique  ursules  voie  espace
    13      8            6      6      6      4
  parkings      car      cas  commercants  espaces  garer
    3      2      2      2      2      2
  jardin      lieu
    2      2
```

A cette question on peut voir que le parking le plus fréquemment mentionner est celui des Ursules. On peut donc supposer que les habitant désirent particulièrement un aménagement du parking des Ursules.

A la question complémentaire à la précédente : « Vous pouvez justifier votre réponse précédente ici et préciser le réaménagement que vous aimeriez y voir (type d'espace, activités, population ciblée...) : » les termes les plus utilisés sont :

```
> head(freq,14)
  parking      plus stationnement  ville  centre  espaces
    8      8      7      7      5      4
  faire      jardin      moins  place  publique  vert
    3      3      3      3      3      3
  voie      voiture
    3      3
```

A la question : « Si vous souhaitez nous faire part d'éléments que nous n'aurions pas abordé ici ; développer une idée ; approfondir une réponse ou encore apporter une critique constructive, c'est ici ! » les termes les plus utilisés sont :

```
head(freq,14)
  ville      peu      etienne  places  plus  voitures
    6      4      3      3      3      3
  cas      fait  metropolitains  parcours  parking  parkings
    2      2      2      2      2      2
  saint      sport
    2      2
```

Enfin à la question concernant le lieu de résidence de ceux vivant à Saint-Etienne « Si oui, dans quel quartier habitez-vous ? Que manque-t-il à celui-ci ? » Les termes les plus utilisés sont :

manque	places	vers	ville	centre	centreville
8	4	4	4	3	3
commerces	cret	metare	quartier	roc	saint
3	3	3	3	3	3
stationnement	transport				
3	3				

Analyse du text mining :

L'Analyse du questionnaire à l'aide du text mining permet de faire ressortir certains sujets ou certaines thématiques concernant les parkings. Les termes liés aux manques de places ou à la nécessité de plus de places apparaissent souvent. De même les mots liés au sport ou encore à la verdure ou jardin apparaissent souvent de même que les termes liés aux commerces. En ce qui concerne des lieux de Saint-Etienne en particulier le centre-ville et le parking des Ursule semblent être des lieux qui reviennent assez souvent et qui donc nécessitent une attention particulière ou des aménagements.