

GESTION URBAINE MODERNE

La gestion urbaine de proximité dans le cadre de la politique de la ville a pour but de: Rechercher la qualité urbaine et la mise en valeur des espaces publics pour l'ensemble des habitants et des usagers; Créer des «espaces de qualité» (plantations, espaces verts, liaisons douces, espaces plus privatifs etc.); Améliorer la qualité du service rendu (propreté, maintenance, enlèvement d'épaves, insécurité etc.); Développer l'attractivité résidentielle par les commerces, services et activités (culture, sports etc.) au sein ou à proximité des quartiers; Favoriser la pérennisation des investissements par un entretien adapté; Prendre en compte les attentes des habitants et favoriser l'appropriation des espaces; Réduire les tensions sociales, le vandalisme et la délinquance.

La gestion urbaine de proximité intervient auprès des publics et sur des territoires, avec la volonté de mettre en œuvre des politiques adaptées qui permettent des ré-équilibrages entre les quartiers de la ville afin d'éviter l'accentuation des ruptures sociales et spatiales. Elle traite du social à l'urbain, considérant que c'est l'ensemble de ces axes qui doit être actionné pour prendre en compte les situations des personnes et les territoires.

Elle s'appuie sur la volonté de mieux répondre aux attentes des habitants: Une meilleure gestion de proximité; Augmenter notre réactivité vis à vis des habitants; Améliorer la qualité de nos prestations; Mieux anticiper sur les besoins des habitants; Mettre à disposition plus d'information pour les habitants; Favoriser l'expression des habitants, l'écoute et la concertation; Accompagner les habitants si nécessaire.

Ses enjeux techniques sont: Réduire les consommations d'eau et d'énergie; Améliorer le recyclage des déchets; Réduire les coûts de gestion; Eviter la dégradation rapide et la dévalorisation de certains quartiers.

La gestion urbaine s'accompagne de démarches d'amélioration: Adaptation des organisations; Coopération entre les différents acteurs de la ville; Mise en œuvre de Projets de Gestion et de plans d'action pluri-annuels; Implication des habitants; Evaluation des projets.

Les espaces publics font partie intégrante de la ville. L'espace public est un espace social d'exercice de la citoyenneté, lieu d'où personne ne devrait être exclu. Il s'agit de montrer que les conflits d'usage dans les espaces publics ne sont pas toujours négatifs – ils donnent l'opportunité de provoquer des changements, de reconsidérer les usages actuels, de travailler à éviter l'exclusion sociale, et de trouver des solutions pour que les espaces publics

soient plus conviviaux et leurs usages plus divers. Il ne faut pas s'arrêter uniquement sur les problèmes et les dysfonctionnements: il faut aussi apitaliser sur les atouts que recèlent chacun des espaces publics [1].

L'espace public est essentiel dans le fonctionnement de nos démocraties. Il est le lieu d'exercice de la citoyenneté et permet les interactions sociales, la construction d'un sentiment d'appartenance, d'un sens de la communauté. Il devrait refléter l'idéal d'égalité de nos sociétés et encourager la diversité des échanges sociaux.

La vocation des espaces publics est d'assurer le lien social collectif mais aussi la satisfaction individuelle. Ils doivent satisfaire les besoins des usagers en termes de confort, de déplacement, de découverte, de loisirs. De plus, l'interaction avec des inconnus sur l'espace public permet l'élargissement des points de vue et l'enrichissement individuel. L'espace public est la meilleure place pour rencontrer la différence. En ce sens les espaces publics peuvent être garants du maintien d'un certain ciment social et de l'ouverture individuelle à l'autre [1].

Ce qui caractérise les sociétés démocratiques et capitalistes à la différence d'autres est l'existence d'un espace public qui structure la vie politique, les relations entre les institutions et l'organisation des communications sociales. À partir d'une problématique sociologique, on pose la question du rapport entre l'espace public et le marché. Ce qui revient également à poser la question du lien entre la démocratie politique et le fonctionnement de l'économie de marché.

Mettre l'espace urbain au service du développement économique: en plus d'améliorer le sentiment de bien-être, de sécurité et d'intégration des personnes, les espaces publics urbains peuvent favoriser le développement économique. Un endroit agréable crée un sentiment d'attachement qui stimule la croissance. En effet, en plus de sa fonction sociale, de son accessibilité et de l'agrément qu'il procure, un espace public bien conçu doit également être propice à de nombreuses activités, qui stimulent à leur tour l'activité économique à proximité.

Pour gérer la ville avec succès, il est nécessaire de créer un personnel qui organisera et supervisera le travail. Qui est le «chef de projet Politique de la Ville»? C'est un chef d'orchestre qui doit coordonner et animer le contrat de ville. Au quotidien: il mobilise et fédère les acteurs, les autres institutions (ex: créer et anime des groupes de réflexions sur différentes thématiques); Fait une veille sur le(s) quartier(s) prioritaire(s), ses besoins, les problématiques; Rencontre les associations qui portent des projets financés au titre de la Politique de la Ville (programmation annuelle) pour les accompagner, faire le lien avec des institutions, les aider à trouver des financements; Il porte parfois lui-même un projet, en lien avec d'autres services ou d'autres acteurs,

recherché les financements pour ces actions; Est en lien avec les élus de sa collectivité; Accompagne les conseils citoyens.

Les voitures dans les villes n'ont jamais été une nécessité et, à bien des égards, leur diffusion est en contradiction avec l'objectif fondamental des villes: rassembler les gens dans un espace où les liens sociaux, culturels et économiques entre eux pourraient se développer. Les voitures prennent trop de place et travaillent contre cet objectif: forcer les villes à s'étendre pour fournir aux voitures l'espace nécessaire. L'éviction des voitures des villes contribuera à améliorer la qualité de la vie urbaine [2].

Les modes de transport ont toujours eu une forte influence sur l'aménagement urbain. La fonction de transport n'est pas la seule destination importante des rues. Les rues sont les espaces publics les plus importants. La plupart des villes d'Europe reconnaissent maintenant les terribles dommages causés par les voitures à cette fonction de la rue et limitent l'utilisation des voitures au profit des piétons, des vélos et des transports en commun. La disparition des voitures des rues rendra la vie urbaine moins chère, plus sûre, plus calme et plus agréable. Les parkings et les voies de circulation réutilisés peuvent fournir suffisamment d'espace pour la randonnée et le vélo, ainsi que pour tout service de rue nécessaire: transport par train léger, ramassage des ordures ou services d'urgence [2].

5 étapes simples que toute ville peut faire pour devenir meilleure, plus moderne et plus confortable.

Étape 1. Faire les mauvaises choses. Malheureusement, de nombreuses villes montrent encore beaucoup de preuves d'être coincé dans cette étape: la construction de plus de faible densité, subdivisions dépendantes de la voiture et des centres d'alimentation au détail. Il existe de nombreuses preuves des coûts et des conséquences de la poursuite de ces pratiques erronées, mais les décideurs continuent de les faire de toute façon, souvent en raison de règles et de politiques maladroites, de l'élan du marché, de la pensée en silo ou simplement d'un mauvais leadership. Pour atteindre de meilleures villes, il faut non seulement commencer à faire les bonnes choses, mais aussi arrêter de faire les mauvaises choses—ce qui peut souvent être plus difficile.

Étape 2. Faire les mauvaises choses «mieux». Celui-ci génère généralement les discussions les plus intéressantes, à la fois dans et en dehors des mairies. Les villes peuvent mettre une énergie et des efforts remarquables pour éviter d'avoir à changer ce qu'elles ont fait, de sorte qu'il peut être séduisant facile de nous tapoter sur le dos pour trouver des moyens de mieux faire ces mauvaises choses.

D'autres exemples dans un contexte de conception de la ville incluent de larges «égouts de voiture» artériels avec de beaux médians paysagers, ou d'énormes parkings de surface avec des lignes directrices qui insistent sur un

meilleur aménagement paysager entre les voitures Les protagonistes de haut niveau comme Musk peuvent être de puissants nourrisseurs de cette «mauvaise chose mieux» narrative, distrayant les décideurs des bonnes solutions fondamentales, comme de meilleures décisions d'utilisation des terres et des investissements intelligents dans l'infrastructure multimodale.

Étape 3. Tentative de tout faire à la fois. Les villes qui ont franchi cette étape commencent à investir dans les bonnes choses comme les transports en commun et les infrastructures cyclables, à suivre la bonne voie – par exemple, prendre les bonnes décisions en matière d'utilisation des terres. Mais en même temps, ils continuent à faire de mauvaises choses et à plus grande échelle. Les villes coincées dans cette étape sont égarées parce qu'elles ne voient pas de progrès – les gens ne passent pas des voitures aux transports en commun. Mais ce n'est pas surprenant, car les décisions difficiles qui feront de la ville telle qu'elle est présentée dans les plans ne sont pas prises.

Étape 4. Faire correctement mais mal. Il est sur le fait que faire les bonnes choses est mauvais-pire que de ne rien faire du tout. Pensez à expérimenter avec des pistes cyclables ou des transports qui ont été mal conçus ou qui ont conduit de nulle part à nulle part. En effet, si quelque chose est mal fait, cela peut repousser une bonne idée pour les années à venir. Apprendre rapidement et corriger les erreurs est le changement le plus nécessaire sur lequel de nombreuses mairies doivent travailler. Dans le même temps, il est préférable que les villes fassent mal les bonnes choses plutôt que de continuer à faire mieux que les mauvaises.

Étape 5. Faire les bonnes choses de bien. Même si vous arrivez enfin au point où vous faites bien les bonnes choses, l'accumulation d'expérience ne s'arrêtera pas là. Il faut une culture d'apprentissage et d'amélioration continue. La bonne nouvelle: «la tentation du succès» aide. Il suffit de penser à combien de villes à travers le monde qui sont considérées comme réussies, comme Barcelone, Londres, Vienne, Buenos Aires, New York, Stockholm, Melbourne, Vancouver et Copenhague, essaient vraiment de se surpasser et de devenir encore meilleures. Ils aiment les résultats de leur travail (et l'attention qu'ils attirent) et veulent aller encore plus loin [3].

BIBLIOGRAPHIE

1. Améliorer l'usage des espaces publics dans les villes européennes Contributions du projet USER [Ressource électronique]. – Mode d'accès: http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_final_user.pdf. – Date d'accès: 10. 04. 2020
2. Автомобиль в городе – это ошибка. [Ressource électronique]. – Mode d'accès: <https://varlamov.ru/1607150.html>. – Date d'accès: 10. 04. 2020
3. 5 steps to making better cities [Ressource électronique]. – Mode d'accès: <https://www.fastcompany.com/90278237/5-steps-to-making-better-cities>. – Date d'accès: 10. 04. 2020