

Les analyses et propositions du CESER de Bretagne

« **Bretagne à Grande Vitesse** » (BGV) est le projet ferroviaire le plus important que la Bretagne ait connu depuis l'arrivée du TGV Atlantique en 1989. Depuis 2012, le CESER a mené une réflexion sur l'ensemble du projet BGV, afin de rechercher les leviers permettant de faire de ce projet ambitieux **un outil d'aménagement et de développement assurant une meilleure cohésion territoriale en Bretagne.**

A quelques semaines de l'arrivée de la grande vitesse, le projet BGV doit plus que jamais être **un outil d'aménagement au bénéfice de l'ensemble des territoires, pour leur ouverture au reste de la France et de l'Europe, sans accentuer les polarités existantes.** L'amélioration des lignes Rennes Brest et Rennes Quimper, qui vise à mettre la pointe bretonne à 3 heures de Paris, porte particulièrement cet enjeu de cohésion territoriale car elle vise aussi à faciliter les échanges entre les villes de Bretagne.

SNCF Réseau a ouvert en mai 2015 une étape complémentaire de concertation **sur le projet de lignes nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire**, s'inscrivant dans le prolongement du débat public organisé entre septembre 2015 et janvier 2016, et devant permettre d'arrêter les fonctionnalités du projet, de dégager un scénario d'aménagement préférentiel afin de pouvoir engager ensuite les études préalables à la réalisation du projet.

Les conclusions du premier débat public avaient confirmé l'opportunité du projet et de ses grands objectifs. Le CESER avait alors souligné la nécessité de s'interroger sur l'opportunité de concevoir des infrastructures nouvelles répondant à l'enjeu de cohésion territoriale. Il partage donc pleinement les recommandations de la Commission nationale du débat public (CNDP) visant notamment à **élargir le champ de la discussion d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à un projet de territoire**, à réfléchir à l'articulation entre les thèmes de **l'aménagement et des mobilités**, à porter une attention particulière à la question des **emprises foncières et des impacts environnementaux.**

La question des déplacements et des mobilités constitue un levier incontournable pour atteindre les objectifs fixés dans l'accord signé en décembre 2015 à l'issue de la 21^{ème} Conférence des parties (COP 21), renforçant les engagements pour réduire les impacts liés au réchauffement climatique,

Le projet LNOBPL s'inscrit donc pleinement dans les enjeux de la « COP régionale » portée par le Conseil régional et visant à mobiliser largement les acteurs du transport de voyageurs et de marchandises et les territoires autour de la transition énergétique et climatique.

Le projet LNOBPL est à replacer dans un contexte **de démographie et de mobilité croissantes**, se traduisant par **une interdépendance accrue des territoires.** Les projections réalisées en matière de mobilité montrent notamment un fort développement de la fréquentation ferroviaire quotidienne à l'horizon 2030.

Le CESER insiste donc sur le fait que les enjeux de mobilité doivent être appréhendés à différentes échelles : infra-régionales, interrégionales, nationales et internationales. Il tient également à rappeler que le déploiement de Bretagne grande vitesse à partir de l'été 2017 va améliorer l'offre de transport ferroviaire sur le territoire et constituer par conséquent une opportunité de développer le report modal.

Cependant, ce projet ne doit pas faire oublier le risque d'accentuation de **la fracture territoriale est-ouest**, de part et d'autre d'un axe Saint-Brieuc/Lorient. Le CESER rappelle également que le manque de liaisons transversales Nord-Sud est préjudiciable au développement équilibré de la Bretagne et regrette à nouveau que le projet LNOBPL ne fasse pas évoluer cette situation.



Pour approfondir...

4 défis à relever pour un nouveau projet de territoire

Développement socio-économique et attractivité du territoire régional

↳ **L'accessibilité** concerne aussi bien le transport de voyageurs que celui de marchandises ;

↳ La connexion de la Bretagne à Paris (Pointe du Finistère - Paris en 3h), ainsi qu'aux autres métropoles françaises et européennes est un enjeu important du développement et de l'attractivité de la région. Le projet ferroviaire LNOBPL doit d'abord s'inscrire dans un projet de territoire, à l'échelle du territoire des régions Bretagne et Pays de la Loire. Les liaisons Rennes-Nantes et Brest-Nantes doivent être améliorées, mais **la priorité est l'amélioration des axes à l'ouest du territoire**, avec l'amélioration du temps de trajet entre d'une part **Brest et Rennes (1h30)** et d'autre part **Quimper et Rennes (1h30)** ;

↳ L'accessibilité ferroviaire de la Bretagne résulte de **la complémentarité entre une offre TGV et une offre TER**. Au-delà, il s'agit de mettre en cohérence une offre de transport prenant en compte l'ensemble des déplacements et des moyens de transport et visant à renforcer **l'intermodalité** (organisation et optimisation du report modal) ;

↳ Le CESER s'interroge sur **la capacité du réseau ferroviaire actuel** à supporter l'augmentation prévue de fréquentation, d'autant plus dans un contexte de politiques publiques visant à favoriser l'intermodalité et le report modal.

Mobilités et transitions

↳ La réduction de la part des véhicules individuels motorisés, **le développement des transports collectifs et le renforcement des modes doux** doivent rester des objectifs affirmés ;

↳ Ces enjeux sont à articuler avec ceux de l'aménagement du territoire pour **une gestion économe du foncier, de la protection des ressources, du développement équilibré et de la cohésion territoriale** ;

↘ L'élaboration du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (**SRADDET**), constitue à ce titre une opportunité pour construire **un projet de développement à l'échelle du territoire régional**, permettant de décloisonner les politiques publiques.

Une réflexion globale sur la vitesse et la fréquence

↘ La meilleure connaissance **des pratiques émergentes**, de l'impact du numérique et des progrès technologiques sur les usages en matière de déplacement et de mobilité est une nécessité ;

↘ **Le critère vitesse** peut perdre de son intérêt si la possibilité est offerte aux passagers de pratiquer une autre activité pendant leur déplacement (travail, loisir...). La question de **la fluidité des déplacements** est également un enjeu important à travers la question de l'optimisation des correspondances notamment ;

↘ Le développement **d'une offre de transport intégrée** est également identifié comme un enjeu important. L'information, l'appropriation par la population des enjeux de l'intermodalité, en lien avec la sensibilisation aux enjeux de transitions, constituent un enjeu transversal.

↘ Le CESER souligne la nécessité de mener une réflexion plus large sur **les coûts réels des déplacements** en fonction des différents moyens de transport ;

↘ Le CESER insiste sur **le nécessaire couplage entre un réseau de distribution et d'information physique** – et présent en tout point du territoire (gares, maisons de services au public...) – et **les facilités offertes par les outils numériques**. La question de l'information est également liée à celle de l'animation des territoires.

Le projet LNOBPL et le projet de territoire pour la Bretagne

↘ Adosser le projet ferroviaire LNOBPL à **une réflexion sur le projet de développement du territoire régional** qui devra répondre tant aux enjeux de développement socio-économique et d'attractivité, qu'aux besoins des populations au quotidien dans leurs déplacements ;

↘ **Engager une réflexion plus globale**, tous moyens de déplacement confondus, intégrant le transport des voyageurs et des marchandises, sur leur place respective dans une approche complémentaire et non pas concurrentielle ;

↘ Decloisonner les politiques sectorielles et **faire des déplacements et de la mobilité un enjeu transversal des politiques d'aménagement du territoire**. La question du transport et des déplacements constitue un des leviers pour la maîtrise du foncier en Bretagne (enjeu de la régulation), pour la lutte contre les pollutions, le changement climatique... ;

↘ Poser la question **du financement et de la fiscalité** dans le champ des transports, en lien avec celle de la compétence transports des différents niveaux de collectivités territoriales.



Pour en savoir plus...

Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse

CESER de Bretagne, 2012

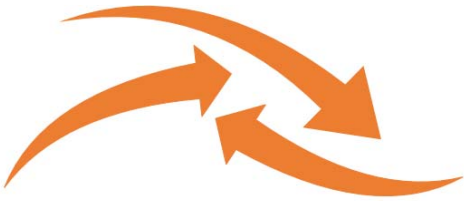
Rapporteurs : Jean-Philippe DUPONT et Pascal OLIVARD

Le projet Lignes nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Contribution du CESER de Bretagne au débat public

CESER de Bretagne, 2014 et 2017

Rapporteur : Jacques UGUEN



Les analyses et propositions du CESER

L'enjeu posé ici est celui de la traduction, dans un nouveau projet de territoire pour la Bretagne, d'orientations de développement fondées sur la transition énergétique et écologique : **quel modèle d'aménagement durable pour quel modèle de développement durable ?** Comment le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) peut-il être **le schéma d'accompagnement des transitions du territoire ?**

Directement liées à l'aménagement de notre territoire, **nos manières de nous déplacer** se transforment aujourd'hui et pourraient considérablement évoluer dans les décennies à venir. Les acteurs de la mobilité en sont conscients. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les quatre Directions départementales des territoires et de la mer de Bretagne (DDTM) ont organisé en 2015 une série d'ateliers de prospective régionale sur la thématique « La mobilité en Bretagne à l'horizon 2035 ». Pour autant, **les nouvelles formes de la mobilité de demain** soulèvent encore bien des incertitudes.

L'enjeu énergétique et climatique pourrait peser fortement sur ces évolutions, puisque 23 % de l'empreinte carbone des individus en France et 24 % des émissions de gaz à effet de serre de la région (hors importations) sont liés aux transports de passagers et de marchandises. La mobilité a aussi un impact fort sur **la qualité de l'air** et donc sur **la santé publique**. De plus, les dépenses liées à la mobilité représentent 12,5 % du budget moyen des ménages à l'échelle nationale.

Une évolution des mobilités résidentielles

La Bretagne est, avec les Pays de la Loire, la région française dont les habitants **sont les plus mobiles**. Ils effectuent en moyenne 3,5 déplacements quotidiens et 72 % des déplacements locaux les jours de semaine sont réalisés en voiture.

Depuis les années 2000, deux ruptures sont observées concernant les déplacements de courte distance : le kilométrage moyen effectué en voiture individuelle stagne en France (12 600 km/an en moyenne) et le nombre de kilomètres réalisés en transport en commun a doublé. Néanmoins, **la voiture demeure très largement le mode de transport dominant**, puisque les transports collectifs ne représentent aujourd'hui que 16 % des flux.

Si l'usage de la voiture est toujours prédominant, c'est dans la mobilité que **l'économie du partage** se trouve la plus incarnée depuis quelques années. Les rencontres entre le numérique et la mobilité conduisent au développement **d'une offre de « services de mobilité » plus diversifiée** : l'usage des vélos libre-service, du co-voiturage, de l'autopartage, etc. se multiplie.

Certaines collectivités en Bretagne ont engagé d'importants travaux afin d'améliorer leurs infrastructures de transport. En effet, **l'accessibilité à des transports collectifs** induit une forte baisse de l'usage des véhicules personnels.

Outre les transports collectifs, l'accent est aussi mis sur le développement de véhicules individuels faiblement émetteurs de carbone. De nombreux acteurs économiques sont mobilisés sur cette

question en Bretagne, l'objectif étant pour la région de devenir un territoire d'expertise et de référence dans ce domaine. L'automobile représentant 17 000 emplois en région, l'accent est mis sur le **développement d'une mobilité décarbonée**.

Enfin, ce sont **de nouveaux usages** qui sont expérimentés. Le programme **Bretagne Mobilité Augmentée**, retenu dans le cadre des Investissements d'avenir, donne lieu à l'expérimentation en région d'une diversité de solutions de mobilité. 54 expériences dont la vocation était de changer les pratiques des individus ont vu le jour (offres de séjours touristiques éco-responsables, services de location ou de partage de voiture, pack mobilité étudiant, service de courses pour les étudiants, vélos à assistance électrique...). Elles ont été co-construites en fonction des besoins et des activités développées par les organisations partenaires ou les territoires, avec les utilisateurs et les fournisseurs de services.

À l'avenir, plusieurs évolutions peuvent être envisagées. **Des progrès techniques** sur les motorisations des véhicules sont attendus, leur taille et leur poids (qui ont un fort impact en termes de consommation) pourraient également être davantage adaptés à l'usage que l'on en fait. Rappelons toutefois que la diffusion d'une nouvelle technologie dans l'ensemble du parc automobile prend a minima 15 ans. **L'augmentation du taux d'occupation des véhicules** peut également avoir un effet majeur : doubler le taux de remplissage des véhicules permet en effet de diviser par deux la consommation énergétique. **Le partage de véhicule** (entre 3 et 8 personnes comme cela est observé aujourd'hui) ou **son usage serviciel** conduisent à une réduction de son utilisation.

Le développement de véhicules autonomes ou l'utilisation des technologies informatiques dans le pilotage des transports sont également des évolutions possibles, qui pourraient permettre (selon leurs modalités de mise en œuvre) de fluidifier la circulation et d'optimiser les consommations énergétiques.

L'évolution du prix de l'énergie pourrait également être un facteur déterminant du développement de nouveaux usages de la mobilité. Toutefois, l'avenir dépendra aussi de la poursuite ou non des investissements dans les infrastructures de transport collectives. La libéralisation récente du transport en autocar fera évoluer les parts modales entre le ferroviaire et le routier. Enfin, l'organisation des réseaux de transport à l'échelle régionale pourrait évoluer avec le partage des compétences transport entre le Conseil régional et les métropoles.

En outre, **des hypothèses de réduction de la mobilité** doivent aussi être explorées. De ce point de vue, le scénario « facteur 4 » de l'ADEME à l'horizon 2050 envisage une baisse de la mobilité individuelle de -20 % grâce **au développement du télétravail, aux évolutions de l'organisation urbaine et au vieillissement de la population**. À l'horizon 2050, le développement des véhicules électriques et l'augmentation des quantités de biogaz disponibles pourraient enfin permettre de sortir de la dépendance au pétrole dans le transport. Un report important de la mobilité vers les transports collectifs (doublement), vers le vélo et les deux roues motorisés (quadruplement) est également supposé. Ces évolutions pourraient conduire à une réduction du parc automobile de 35 à 22 millions de véhicules. La consommation énergétique des véhicules pourrait être réduite grâce aux progrès technologiques et à une meilleure adaptation des véhicules à leur usage (motorisation, gestion de l'énergie à bord du véhicule, allègement des structures...). Enfin, ce scénario est fondé sur une forte réduction de l'usage de véhicules individuels. **Cependant, les progrès dans ce domaine seront fortement déterminés par la localisation géographique des ménages**. Elle pourrait être réduite de 75 à 20 % en milieu urbain et de 84 à 39 % en milieu périurbain. Des difficultés de mobilité pourraient toucher tout particulièrement les personnes très âgées en milieu rural.

Une réduction incertaine des émissions de gaz à effet de serre liées aux voyages longue distance

La réduction des émissions liées aux voyages longue distance pourrait être difficile en l'absence d'alternatives à court terme à l'utilisation des combustibles fossiles par les avions. De plus, la place prise par les voyages de longues distances dans les modes de vie de certains ménages pourrait en rendre la diminution difficile.

Notons cependant que le transport aérien n'est utilisé aujourd'hui que par 18 % des français (aux deux tiers pour des usages personnels et à un tiers pour usages professionnels). Si l'éparpillement géographique des familles et des réseaux relationnels peut rendre difficile l'abandon de cet usage, une baisse de la fréquence des voyages aériens peut être envisagée et associée à un report vers le rail pour des courtes et moyennes distances. La mise en place de règles collectives permettant un tourisme de long séjour peut être plausible, tout comme une évolution de l'engouement des individus pour la vitesse et la grande distance. Enfin les variations du prix de l'énergie et la taxation du transport aérien pourraient également infléchir ces tendances.

Quelles évolutions du transport de marchandises ?

Les volumes de marchandises transportés à l'échelle du globe ont été multipliés par 32 depuis les années 1950 et représentent aujourd'hui 10 % des émissions mondiales de CO₂.

Dans ce domaine, l'évolution pourrait consister, selon l'ADEME, à **un report du transport routier vers le fret ferroviaire et le transport maritime** (en hausse de 50 %). Cela supposerait toutefois une politique volontariste. Le caractère péninsulaire de la Bretagne soulève des problématiques particulières pour la région.

La réduction des émissions dans ce secteur pourrait également passer par :

- **un développement de l'éco-conception** des produits afin de transporter moins d'emballages (en tonnes et en volumes) ;
- **une diminution drastique du retour à vide** ;
- un basculement des logiques à l'œuvre dans la logistique, **du juste à temps et du toujours plus flexible**.

Le numérique devrait être l'un des éléments clés de ces évolutions logistiques.

Enfin, une dernière hypothèse liée à **l'évolution des modes de production et de distribution** peut être explorée dans une démarche prospective. Une réduction du flux de marchandises pourrait ainsi être envisagée dans le cadre d'une forte évolution des modes de développement économique, ou de la mise en place d'une taxation carbone s'appliquant à l'ensemble des produits importés ou exportés de l'Union européenne.

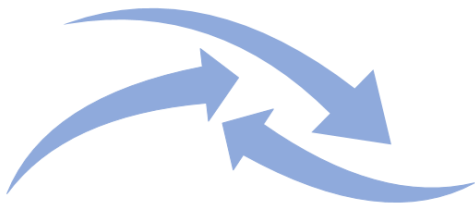


Pour en savoir plus...

Climat, énergie et société à l'horizon 2050 : une Bretagne en transition

CESER de Bretagne, 2015

Rapporteuses : Valérie FRIBOLLE et Viviane SERRANO



Les analyses et propositions du CESER

Lieux ouverts à toutes et à tous, les espaces publics sont **un bien commun où se jouent et s'entrecroisent nos vies et activités quotidiennes** : places, rues, trottoirs, pistes cyclables, parcs, espaces verts et bleus, jardins partagés, aires de jeux, terrains de sport, plages, ports, gares, réseaux numériques, etc. A ce sens *matériel*, il faut ajouter une signification plus *immatérielle* : l'espace public désigne aussi **la sphère du débat public et de la vie démocratique**. Ce double sens n'est pourtant qu'apparent : l'espace public est toujours le lieu de la communication, c'est-à-dire, étymologiquement, de la mise en relation. Réseau de réseaux, **lieu des liens et lien des lieux**, il est à la fois espace **de séjour** et **de mobilité** dans les territoires et entre ceux-ci.

Pourquoi et comment les espaces publics peuvent-ils contribuer, par leurs aménagements et usages, avec la participation de leurs usager.ère.s et des citoyen.ne.s, **à de meilleures qualités de vie pour toutes et tous en Bretagne ?** Comment faire en sorte que chacun.e, dans ses territoires de vie et ses mobilités, se sente le.la bienvenu.e dans les espaces publics ?

Territoires, mobilités et espaces publics : de l'aménagement au ménagement

Au cours du XXe siècle, les espaces publics se sont spécialisés et rationalisés, y compris sur le littoral avec ses espaces portuaires et touristiques. La place croissante de l'automobile et des transports en commun ont structuré fortement l'organisation des espaces publics, ne laissant aux piéton.ne.s qu'une place de plus en plus résiduelle. En ce début de XXIe siècle, l'ancienne séparation des fonctions urbaines ne permet plus de répondre aux défis d'un urbanisme plus inclusif, durable et aux enjeux considérables de la transition écologique, énergétique et du réchauffement climatique. **Les territoires et leurs espaces publics sont désormais pensés comme les éléments d'un écosystème qu'il faut désormais « ménager » plus qu'« aménager », du local au global.**

Un réseau diffus d'espaces publics de plus en plus fréquentés

Les espaces publics se répartissent selon une organisation territoriale polycentrique qui questionne parfois les notions d'urbain et de rural. Ainsi, 2/3 de la population régionale vit dans des communes de moins de 10 000 habitants et plus de la moitié d'entre elle vit dans des bassins de vie ruraux. D'où la grande importance de considérer la qualité des espaces publics des bourgs ruraux avec la même attention que ceux situés en ville. Par ailleurs, pour limiter l'étalement urbain, la stratégie foncière régionale encourage la densification des bourgs et des villes ainsi que la revitalisation de leurs centralités, ce qui implique notamment de développer **la multifonctionnalité des espaces publics**. Cet enjeu est à relier à celui **de la connectivité spatiale, temporelle et numérique** des territoires et de leurs espaces publics, ainsi qu'à **l'organisation des mobilités multimodales et intermodales** en Bretagne.

Si l'on considère à présent la géographie humaine, **les espaces publics bretons sont fréquentés au quotidien par 3,3 millions d'habitant.e.s, ainsi que par 9 millions de touristes chaque année.** Selon les projections de l'INSEE, la région Bretagne pourrait compter près de 4,1 millions d'habitant.e.s à l'horizon 2040, soit potentiellement près d'un million de nouveaux.elles usager.ère.s des espaces publics **dont l'accueil et les déplacements sont à prévoir**, sans compter une éventuelle expansion touristique. La Bretagne connaît par ailleurs un vieillissement accéléré de sa population dont les conséquences sont à anticiper dans l'aménagement et les usages des espaces publics pour favoriser le « bien vieillir ».

Améliorer la qualité d'aménagement et d'usage des espaces publics dans une Bretagne de toutes les vitesses

Les espaces publics s'inscrivent dans des dynamiques territoriales et urbaines complexes. L'enjeu d'une approche globale, à toutes les échelles spatiales et temporelles, de leurs qualités d'aménagement et d'usage territorial, urbanistique, architectural, paysager et numérique est donc primordial. Ainsi appréhendés, **les espaces publics peuvent contribuer à un aménagement équilibré, ouvert, multifonctionnel, durable et esthétique des territoires de la Bretagne.**

Aménager l'espace public, c'est être aussi attentif **au temps qu'à l'espace.** En effet, les fonctions, les usages et la fréquentation d'un espace public s'inscrivent et varient dans le temps. Les espaces publics doivent donc faire l'objet d'un aménagement temporel ou « **chrono-aménagement** ». Par celui-ci, il devient possible d'organiser, d'intensifier et de diversifier les usages et la fréquentation d'un espace public, donc de développer **sa multifonctionnalité.** Organiser l'aménagement « spatio-temporel » des espaces publics revient aussi à prévoir leurs usages et leurs fréquentations « à vitesse variable ». Traverser un espace public en TGV à 300 km/h, en voiture à 50 km/h, à vélo à 15 km/h ou à pied à 5 km/h produit des effets différents sur la vie urbaine, sociale et territoriale. Par ailleurs, rendre possible l'usage d'un espace public à plusieurs vitesses est un enjeu essentiel d'inclusion sociale et territoriale. D'une manière générale, rendre la région et ses territoires plus accessibles, fluides et inclusifs relève donc autant de la grande vitesse que de la lenteur.

A l'articulation entre la grande et la petite échelle, la Région Bretagne a un rôle important à jouer pour coordonner, organiser et mettre en cohérence l'aménagement spatial et temporel des territoires de la Bretagne. **Le SRADDET pourrait être l'occasion de chercher à mieux relier cet enjeu d'aménagement durable des territoires et de leurs espaces publics à celui des mobilités multimodales et intermodales (pôles d'échanges multimodaux, transports en commun, mobilités douces...).** Ne pourrait-on pas prolonger l'ambition d'une « Bretagne à grande vitesse » (BGV) par celle d'une « **Bretagne de toutes les vitesses** » (BTV) ?

Développer la qualité humaine et sociale des espaces publics

Pour développer la qualité humaine et sociale des espaces publics, l'enjeu central est celui **d'un urbanisme à « échelle humaine »** qui place les fonctions sociales et culturelles des espaces publics au cœur du projet urbain et territorial. Les villes et les bourgs doivent d'abord être pensés comme des lieux « pour les gens » favorisant la coprésence physique et les rencontres entre les personnes. Cette « combinaison de densité et de diversité » définit l'urbanité d'un lieu (Jacques Levy). En pratique, il s'agit de repenser l'urbanisme à partir des piéton.ne.s (incluant bien sûr les personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite) en les plaçant au centre du projet urbain. C'est la « marchabilité » des villes et des bourgs qui fonde leur urbanité. Pour rendre les villes marchables, il faut d'abord les rendre aimables, et réciproquement.

C'est l'espace public qui fait la ville et aussi le bourg. Cette perspective implique une inversion du processus habituel **de la « fabrique » urbaine**. Au lieu de partir de la grande échelle, de concevoir les immeubles « vus du ciel », puis les espaces publics et ensuite la vie sociale et culturelle, il est préférable, à l'inverse, **de partir de l'échelle humaine et des usages**, puis de concevoir les espaces publics qui vont avec et, ensuite, les immeubles.

Pour être « invitant », hospitalier et socialement inclusif, l'espace public doit être universellement, également, dignement et généreusement accessible à toutes et à tous. Il nécessite aussi d'être le plus lisible et ergonomique possible (mobilier urbain, nécessités et commodités quotidiennes...). Un espace public accaparé qui ne se réduit plus qu'à un « entre-soi » social, générationnel ou communautaire n'est pas un véritable espace public.

De nombreux travaux scientifiques dans le champ de l'urbanisme favorable à la santé montrent que la qualité d'aménagement et d'usage des espaces publics, ainsi que celle des milieux de vie, peuvent influencer le bien-être et contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales de santé. Bien aménagés et utilisés, les espaces publics peuvent être des lieux « nourriciers » pour le corps, l'esprit et le lien social à tous les âges de la vie. Des espaces publics sûrs, agréables, « marchables » et « cyclables » encouragent le développement des mobilités actives.

Faire progresser la qualité démocratique et républicaine des espaces publics

La première des qualités d'un espace public est d'exister. En effet, même s'il bénéficie de solides protections juridiques, il peut toujours être privatisé de droit ou de fait. **L'égalité entre les femmes et les hommes** dans l'espace public, à tous les âges de la vie, est un autre enjeu démocratique majeur. Il existe en effet une pratique différenciée des espaces publics selon le sexe traduisant de profondes inégalités au détriment des femmes (ex : espaces ludiques et sportifs essentiellement masculins, mobilités avec des stratégies d'évitement de certains lieux, notamment la nuit, harcèlement de rue...). Les villes, les bourgs et leurs espaces publics reflètent le plus souvent un urbanisme et un aménagement fait par les hommes et pour les hommes. D'une manière générale, l'enjeu est celui de « **l'accessibilité universelle** » des espaces publics, c'est-à-dire, l'accès de tou.te.s à tout. Cette qualité démocratique et républicaine ne peut progresser sans une meilleure reconnaissance, par les pouvoirs publics, des savoirs et de l'expertise des usager.ère.s, sans renforcer le pouvoir d'agir des citoyen.ne.s dans la « co-fabrique » des espaces publics.



Pour approfondir...

Pour des espaces publics territoriaux facteurs de qualités de vie pour tou.te.s

Défendre l'espace public en tant que bien commun

↳ Reconnaître et défendre l'espace public en tant que **bien commun** dont le droit d'usage appartient également à toutes et à tous : femmes et hommes, enfants et adolescent.e.s, personnes en situation de handicap, de pauvreté et d'exclusion sociale, personnes âgées...

Développer une approche intégrée et équilibrée des espaces publics territoriaux

↳ Considérer conjointement les diverses fonctions et qualités des espaces publics en recherchant **une harmonie d'ensemble** ; intégrer cette approche transversale dans l'action publique régionale et en particulier dans le futur **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)**, en lien avec les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les Plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux (PLU-I).

Promouvoir un urbanisme inclusif à échelle humaine, en favorisant la « marchabilité » et la « cyclabilité » des villes et des bourgs

↳ Développer **un urbanisme inclusif à échelle humaine** en plaçant le.la piéton.n.e au centre du projet urbain, et en particulier :

- améliorer la « marchabilité », la « cyclabilité » et la lisibilité des villes et des bourgs ;
- favoriser la mixité sociale, générationnelle et culturelle ainsi que les initiatives collectives de la société civile (vie associative notamment) ;
- faire de la présence des enfants dans les espaces publics un indicateur de qualité de vie territoriale ;
- aménager des espaces publics utiles mais aussi éducatifs, récréatifs, ludiques, sensibles et reliés à la nature ;
- intégrer l'enjeu de la santé et du bien-être dans tous les aménagements et usages des espaces publics (urbanisme favorable à la santé, programme régional santé environnement...)

Elaborer un « Plan espace public durable breton »

↳ Compléter le « Plan bâtiment durable breton » par un « **Plan espace public durable breton** », et en particulier :

- intégrer l'enjeu de la qualité écologique, climatique et énergétique des espaces publics, en particulier dans le futur SRADDET en articulation avec les SCoT et PLU-I ;
- développer la multifonctionnalité, l'évolutivité spatiale et la modularité temporelle des espaces publics ;
- relier les espaces publics par un réseau d'infrastructures douces, animées, agréables et sûres favorisant les mobilités actives quotidiennes ainsi que l'intermodalité ;
- améliorer la connectivité territoriale, sociale, écologique et numérique des espaces publics ;
- intégrer un volet transversal « espace public » dans le SRADDET à relier à la politique de contractualisation territoriale de la Région.



Pour en savoir plus...

Bienvenue dans les espaces publics en Bretagne !

CESER de Bretagne, 2016

Rapporteur.e.s : Carole LE BECHEC et Pierre BARBIER

CESER de Bretagne – Mai 2017

Les avis et rapports du CESER sont disponibles sur le site www.ceser-bretagne.fr