

# ESPACE PUBLIC ET INTÉRÊT GÉNÉRAL

## ENVIRONNEMENT JURIDIQUE ET APPROCHE "MARKETING" : LE CAS DE LA RATP

Les dictionnaires d'urbanisme définissent l'espace public comme «la partie du domaine public non bâti, affecté à des usages publics» <sup>(1)</sup>. L'espace public se définit donc «en creux», comme ce qui n'appartient à personne en particulier, et qui est ouvert à l'usage de tous, définition vague, et pourtant éminemment politique, se rapportant à l'idée de ce qui est «public». Juridiquement, cette approximation se retrouve dans le fait, surprenant, qu'il n'existe aucun texte législatif de définition, ni même de recueil des types de biens du domaine public. Dans les faits, le domaine public se définit essentiellement de façon jurisprudentielle, c'est-à-dire au gré de conflits ponctuels donnant lieu à des décisions de justice. Des spécialistes de l'aménagement ont fait ressortir trois critères de cette jurisprudence pour qualifier de «public» un domaine <sup>(2)</sup>:

- Il doit être affecté à une collectivité ou à un organisme public (communes, département, État, mais également établissements publics tels la SNCF, la RATP, un port autonome...). Une personne privée, même morale, ne peut être propriétaire d'un bien dépendant du domaine public.
- Il doit être affecté à un **usage public d'intérêt général** (voie, école, hôpital, square...)
- Il doit être **aménagé à l'usage du public.** <sup>(2)</sup>

Par ailleurs, les pouvoirs publics ont édicté des normes et des circulaires qui réglementent quelques aspects particuliers de l'aménagement de l'espace publics, notamment en terme de sécurité, ou d'aménagement destiné aux handicapés. Par exemple:

- La circulaire n°AS 2 du 29 janvier 1979 relative à l'accessibilité des personnes handicapées, préconise un intervalle maximum de 200 m entre deux bancs sur les itinéraires piétonniers
- La norme NF P 99-610 (juin 1991) définissant les caractéristiques de robustesse et de stabilité des bancs publics et autres mobiliers urbains d'ambiance et de propreté.

Parmi les observations qui peuvent utilement être extraites de ces informations, on peut noter que d'après la loi, ce qui caractérise l'espace public est sa vocation à servir l'intérêt général, cette vocation étant garantie par la notion de propriété publique, excluant toute utilisation à des fins privées et mercantiles. Or les observations que nous avons effectuées sur certains aménagements «hygiénistes» nous paraissent entrer en contradiction avec cette vocation.

**En ce qui concerne la RATP**, nous avons pu observer que les politiques d'aménagement de l'espace et d'équipement en

mobilier de confort sont de plus en plus soumis à des considérations purement marchandes. Ainsi les départements chargés du design au sein de la RATP sont directement liés, depuis les années soixante-dix, au service commercial (c'est en 1973 que la RATP a inauguré son service Marketing. Les deux services, design et marketing sont d'ailleurs restés indistincts de 1975 à 1995). C'est-à-dire que le mobilier n'est plus conçu pour la société civile dans son ensemble, en tenant compte de toute sa diversité et des exigences particulières de chaque usager potentiel. Au contraire, on cherchera à satisfaire les besoins d'un client-type idéal, autrement dit d'une cible marchande restreinte excluant le reste de la population jugée «indésirable» ou dont la satisfaction des besoins, même vitaux, paraîtrait «non rentable».

On peut lire dans certains documents émis par ces savants organismes le portrait-type de ce nouvel usager qui est l'objet de toutes les attentions, et dont le profil est à la fois caricatural et particulièrement cynique lorsqu'on décrypte en creux le profil de celui que l'on souhaite écarter. Ainsi cet extrait d'un document rédigé par le cabinet Ouï-dire, piloté par le service commercial de la RATP et chargé du réaménagement du métro parisien à la fin des années quatre-vingt. Ce cabinet est entre-autre responsable du nouveau type de mobilier «assis-debout» appelé à un succès certain sur la plupart des quais: «*Nous nous sommes particulièrement attachés à exprimer l'identité du siège [...] Nous le voulons [...] traducteur de la pluralité des comportements: nous proposons une alternative à l'assise traditionnelle en offrant aux musiciens, aux jeunes et autres bergers nomades (sic!) une assise semi-debout*». Cette assise est conçue pour une

certaine catégorie d'usagers: «les jeunes, les artistes, les nomades»<sup>(3)</sup>.

Mais comme le souligne Stéphanie Bouché, auteur d'un Mémoire de DEA d'urbanisme sur le sujet: «Cette lecture du mobilier n'est pas véritablement la seule qui soit: Au début des années quatre-vingt, le métropolitain devient le lieu d'une pratique qui se fait de plus en plus et qui nuit à l'image de l'entreprise: les Sans Domiciles Fixes (ou Indésirables dans le jargon des acteurs de la RATP) s'approprient le réseau. Le siège Motte (un siège coque individuel en métal développé à la fin des années soixante-dix) et plus précisément la banquette sur lequel il repose est utilisé par ces nouveaux usagers comme support pour dormir. L'assis-debout est une réponse pour contourner cette pratique en la rendant impossible». Mais bien entendu, ce motif inavoué est toujours masqué par un discours «positif» destiné à emporter l'adhésion des décideurs tout en les soulageant de leur responsabilité dans la mise en place d'un environnement de plus en plus violent et excluant à l'encontre des plus fragiles. Les trésors d'invention conceptuelle des professionnels de la communication vont ainsi inaugurer une véritable gymnastique de la langue de bois, masquant un parti pris profondément cruel et injuste sous l'apparence plaisante de concepts qui se veulent toujours plus «jeunes et modernes»:

«*Ce nomade urbain concilie mobilité physique et mobilité mentale c'est-à-dire que pendant qu'il voyage, ce temps du voyage n'est pas un moment perdu, c'est au contraire un moment de haute valeur soit d'activité, soit de travail, soit de distraction*», «*cette personne mobile a une autre façon de considérer et sa vie urbaine en général et*

*le temps qu'il passe à se mouvoir, elle a des besoins de nomade et non plus seulement des besoins de voyageur ou des besoins de gens qui se déplacent», «c'est une personne qui vit intensément pendant qu'elle se déplace, la mobilité est un moment fort de sa vie, intéressant et bon. Cet individu n'est pas seulement nomade, il est urbain, c'est-à-dire qu'il investit pleinement la ville, il construit son territoire urbain, sa ville».*

(Extraits d'une présentation de marketing au comité exécutif « Comment exprimer la mission de la RATP? », 29 mars 1999) <sup>(1)</sup>

On pourrait ajouter qu'il la construit sans SDF, sans personnes âgées ni handicapées, sans personnes qui s'attardent sur un banc pour discuter, bref sans tout ce qui pourrait freiner sa soif de mobilité absolue... Ainsi, par une suprême ironie, c'est la figure marketing du « nouveau nomade urbain » qui est sans cesse glorifiée pour mieux dissimuler la décision prise d'effacer du paysage les véritables nomades urbains que constituent les SDF.

Ce qui à la rigueur pouvait passer pour une attention aux prétendus besoins ergonomiques d'une nouvelle génération d'utilisateurs (les assis-débouts tellement modernes), a d'ailleurs dû montrer son vrai visage lorsqu'une nouvelle campagne d'aménagement, « nostalgique » du bon vieux banc, a vu le jour quelques années plus tard. Dans les années quatre-vingt-dix, sous le nom de « Projet Renouveau du Métro », la RATP a en effet voulu réhabiliter le bon vieux banc public en bois du début du siècle qui avait été installé dans les toutes premières stations du métro en référence au mobilier de surface. L'« Atelier Gaudin », chargé de concevoir cette nouvelle orientation a dans un premier temps vanté le retour au banc classique, « déléguant à l'usager une certaine liberté quant à la manière de s'asseoir (le

concepteur fait référence à Georges Brassens et ses bancs publics) mais aussi et surtout lui laissant gérer la promiscuité: s'asseoir l'un près de l'autre si l'on est ensemble, si l'on a envie de discuter, s'asseoir plus loin si l'on préfère s'isoler » <sup>(3)</sup>. Toutefois, la RATP va rapidement mettre un bémol à ce projet en imposant l'idée de rajouter des accoudoirs afin de rendre impossible la position allongée. Sur d'autres bancs (station Concorde), c'est l'assise qui a été artificiellement réduite donnant naissance à de faux bancs, qui paraissent normaux de face, mais dont le profil révèle une courbure vicieuse qui n'autorise qu'une assise « en équilibre ».

Toutes ces trouvailles du nouveau design « marketing » ont eu finalement pour effet de rendre l'utilisation de l'espace public de plus en plus inconfortable, aussi bien pour les SDF que pour n'importe quel autre usager, handicapés, personnes âgées ou tout simplement pour toute personne désireuse de s'asseoir plus de 5 secondes pour se reposer ou discuter. Dès lors, on peut raisonnablement se demander si la notion d'intérêt général n'a pas été sacrifiée à des considérations d'image de marque et de marketing dont il est démontré qu'elles ne coïncident manifestement pas avec les besoins de la société prise dans son ensemble.

Stephane Argillet  
Mars 2004

<sup>(1)</sup> **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.** Pierre Merlin, Françoise Choay, PUF, 1988. — <sup>(2)</sup> **Aménager les espaces publics** — Le mobilier urbain, Annie Boyer, Elisabeth Royal Lefebvre, Le Moniteur, Paris, 1994. Il s'agit d'un guide pratique destiné aux décideurs en aménagements de l'espace public (élus locaux en particuliers). — <sup>(3)</sup> Citation extraite d'une étude menée par Stéphanie Bouché dans le cadre d'un Mémoire de DEA à l'Institut d'Urbanisme de Paris Université Paris VIII sous la direction de Michèle Jolé, intitulé: « **Le Designer et le mobilier urbain: l'assise sur les quais du Métro** ».

## BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Annie Boyer, Elisabeth Royal Lefebvre, **Aménager les espaces publics : choisir, concevoir, implanter, gérer le mobilier urbain**, Ed. Le Moniteur, Paris, 1994

(Guide pratique à l'attention des décideurs, élus locaux etc. confrontés aux nombreuses questions liées à l'aménagement de l'espace public : conseils pratiques, rappels de la législation, études de cas... Pas un ouvrage polémique, mais il contient de nombreuses informations éclairantes sur la façon dont les décisions sont prises dans ce domaine)

**La normalisation du mobilier urbain : recueil des références des textes**, Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, (CERTU), Lyon, 1999

**Balise urbaine, nomades dans la ville**, sous la dir. Chilpéric de Boiscuillé, Ed. de l'Imprimeur, Coll. «Tranches de Ville», Besançon, 1999 (Compte rendu d'un concours d'idée lancé en 1993-1994 par le Forum Butagaz à l'initiative de l'École spéciale d'architecture, sur le thème de la « balise de survie ». Ouvert à l'ensemble des architectes diplômés exerçant en France et aux écoles d'architecture européennes. Il présente le cahier des charges du concours, les projets lauréats accompagnés de l'avis du jury, ainsi qu'un développement particulièrement intéressant sur la polémique virulente à laquelle ce concours a donné lieu.)

Patrick Declerck, **Les naufragés**, Terre Humaine, Plon, 2001 (Le récit d'une immersion dans le monde des sans-abri, par un ethnologue et psychologue spécialiste des questions de l'exclusion.)

Naomi Klein, **No logo**, Ed. Babel, 2001 (Première étude menée sur les mouvements anti-publicités dans le monde. Ce livre pose la question de la privatisation et de la confiscation marchande des espaces publics.)

Stéphanie Bouché, **Le designer et le milieu urbain ; l'assise sur les quais du Métro**, Mémoire de D.E.A., Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris VIII (dir. Michèle Jolé) (Consultable à la Médiathèque de la RATP. Une étude sur les politiques successives d'aménagement des espaces publics du métro parisien, sur le fonctionnement et le discours des services marketing et design de la RATP, documentée avec soins à partir de documents de travail internes et d'interviews menées auprès de différents agents de la RATP, designers, commerciaux, responsables, techniciens...)

Mike Davis, **Cité de Quartz**, Ed. La Découverte, 1997 (Une étude sur la violence de l'aménagement urbain à Los Angeles)