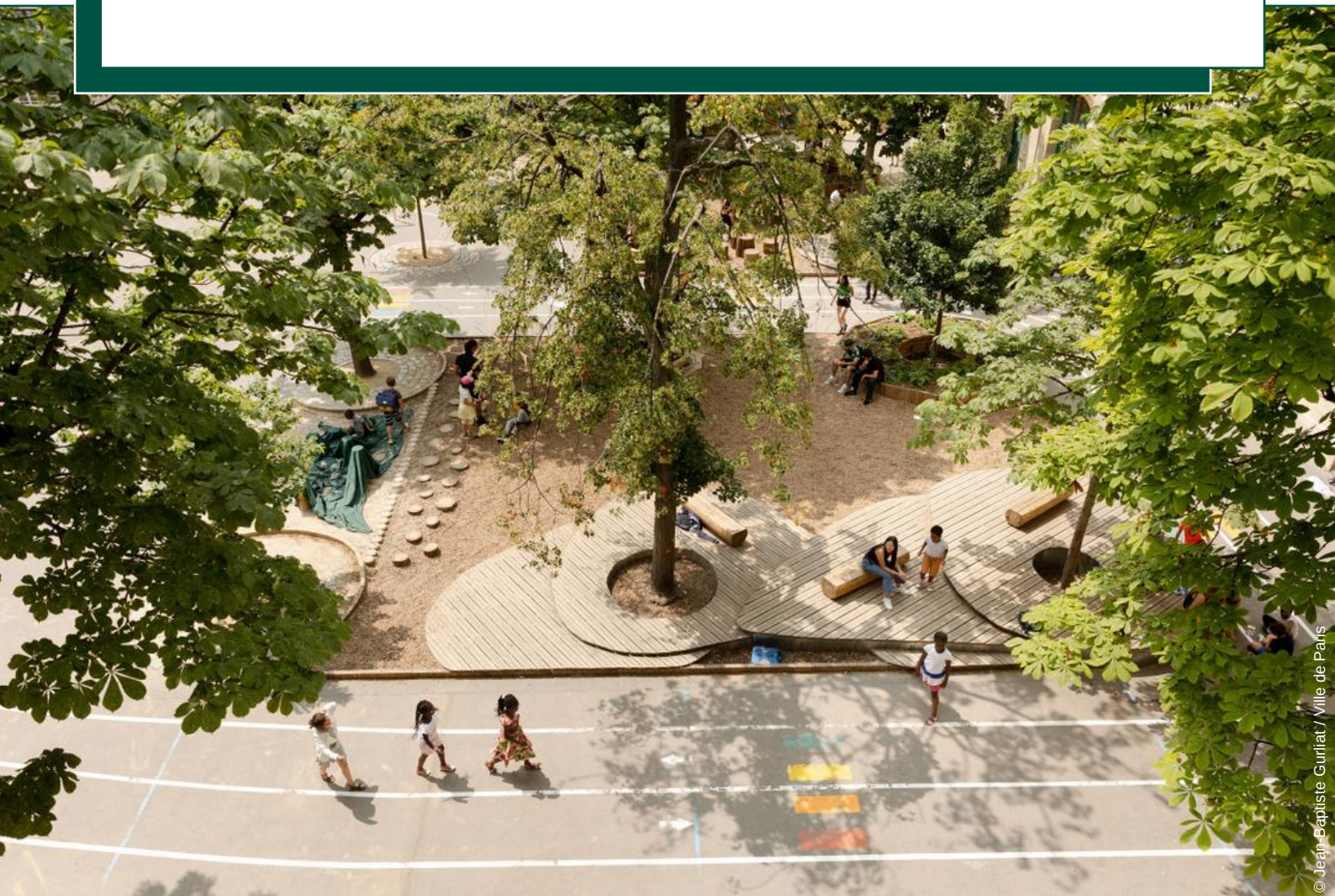


urbanistik

par JCDecaux

ESPACES PUBLICS : UNE VILLE INCLUSIVE EST-ELLE POSSIBLE ?



RAPPEL DU CONTEXTE

Dans un contexte fortement marqué par les transitions – dérèglement climatique, vieillissement de la population, transformation numérique, creusement des inégalités –, **l'espace public est le reflet de disparités d'usages entre les publics**. À l'heure où les villes s'engagent pour relever ces défis, « l'inclusion » est envisagée comme un enjeu central et la quête de la « ville inclusive » a intégré tous les discours. Malheureusement, si tous les acteurs s'emparent du sujet, le terme est trop souvent mal employé au point d'être parfois un mot valise dépourvu d'applications fidèles à son sens initial.

Au cœur de ces réflexions, réside cependant le désir des acteurs de la fabrique urbaine, d'améliorer la qualité de vie dans les villes aujourd'hui et demain. Se pose également la question du partage de l'espace public, de son accès équitable et durable, et plus largement de l'aspiration à une cohabitation réussie entre tous les usagers.

Comment penser et façonner une ville inclusive et accessible aux usagers issus de milieux, de cultures, de classes d'âge ou sociales et de genres différents ?
Comment intègre-t-on ces usagers ?

Cette note de veille stratégique propose d'explorer les enjeux liés à la construction d'une ville inclusive, et ce, en dépassant la seule approche par les publics et en envisageant la ville dans sa diversité d'usages. Seront également présentées plusieurs démarches inspirantes mises en place par des villes dans le monde en vue d'atteindre cet idéal d'inclusion.



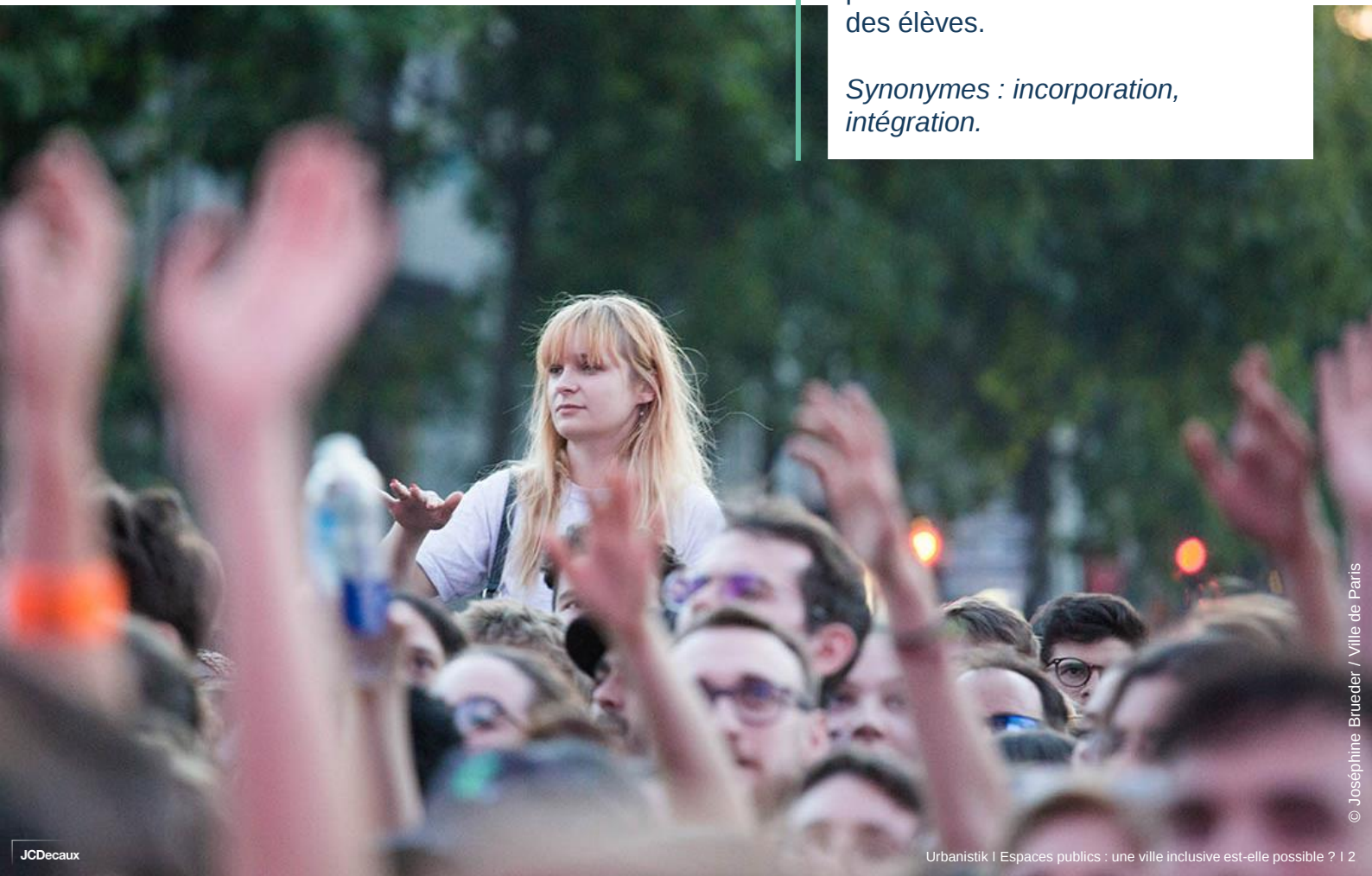
Étymologiquement, le terme « inclusion » est dérivé du latin *inclusio*, qui signifie « emprisonnement ».

Inclusion (n.f) :

1 Action d'inclure quelque chose dans un tout, un ensemble ; état de quelque chose qui est inclus dans autre chose : l'inclusion d'une clause nouvelle dans un contrat.

2 Action d'intégrer une personne, un groupe, de mettre fin à leur exclusion (sociale, notamment) : les auxiliaires de vie scolaire ont pour mission de favoriser l'inclusion des élèves.

Synonymes : incorporation, intégration.



« INCLUSION » : RETOUR SUR L'ÉVOLUTION D'UN CONCEPT

Depuis la fin du XIXe siècle, la notion d'inclusion a profondément évolué, à mesure que surgissaient dans le débat public et la recherche les concepts d'exclusion, d'insertion et d'intégration. Ces évolutions traduisent d'ailleurs la prégnance croissante de la question sociale dans la conscience collective et la nécessité de garantir à tous les individus, un égal accès aux droits et aux services qui les rendent réels (éducation, santé, logement, emploi, etc.).

Historiquement, c'est le philosophe français Michel Foucault qui introduit dès les années 1960 la notion d'exclusion, sous le prisme du processus de mise à l'écart de catégories de la population par la rationalisation accrue de l'ordre social. Dans les années 1980, c'est la notion d'insertion qui émerge, soulignant les difficultés rencontrées par certains groupes dans leur parcours d'intégration dans la société.

Peu à peu, l'inclusion s'est érigée comme centrale dans les débats, particulièrement avec la loi relative au handicap votée en France en 2005 et au travers de la loi de 2013 sur la refondation de l'école qui évoque « l'école inclusive ».

La notion « d'inclusion » a également pris place dans les directives européennes, avec la mise en œuvre de la **stratégie Europe 2020**, qui définit **trois priorités** : **« une croissance intelligente, une croissance durable et une croissance inclusive »**.

Le concept d'inclusion a ensuite progressivement trouvé sa place dans une multitude de contextes, sous plusieurs déclinaisons mais en adoptant un sens différent. Initialement défini par opposition à l'exclusion, il se diffuse aujourd'hui dans plusieurs domaines : dans les discours politiques pour promouvoir la notion d'égalité, dans le monde du travail pour favoriser la diversité, dans le champ de la santé, dans l'enseignement à travers la volonté de rendre accessibles les savoirs à tous les élèves, et plus récemment dans les débats linguistiques (exemple de l'écriture inclusive). L'inclusion ne doit par ailleurs pas être confondue avec « l'intégration ».

Si l'**inclusion reconnaît la diversité des profils et accueille la différence de chacun, en favorisant la cohabitation des usagers**, l'intégration implique l'adaptation de l'individu à l'environnement et aux normes préexistantes. En prônant un accueil des individus dans un ensemble commun et en refusant leur mise à l'écart, le sociologue Jean-Marc Berthet souligne que c'est à la ville de créer des conditions favorables aux individus.

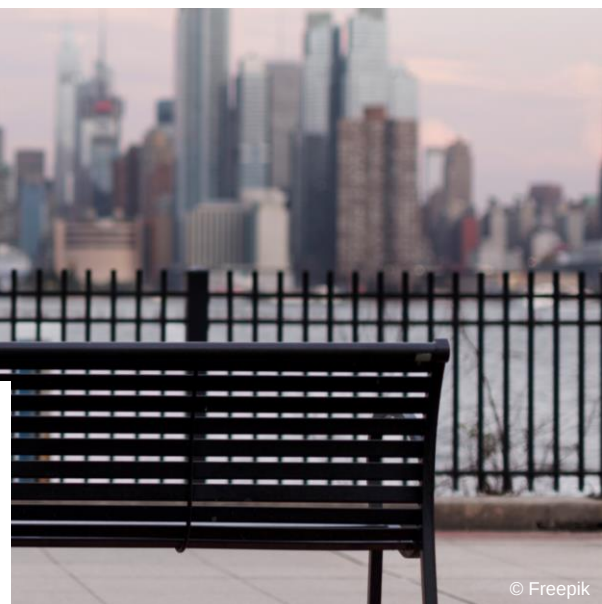
Finalement, l'inclusion est une réponse au risque de discriminations liées à l'hétérogénéité sociale, de surcroît plus forte en ville qu'ailleurs.

“

Ce n'est plus aux individus à déployer toutes leurs ressources pour accéder mais bien plutôt à la ville (...) de créer les conditions permettant cette accessibilité généralisée.

Jean-Marc Berthet

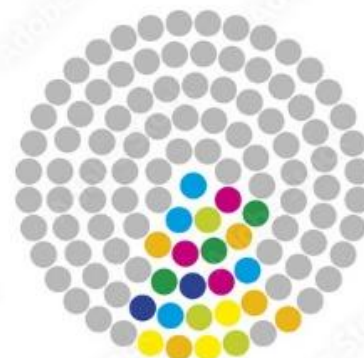
”



© Freepik



EXCLUSION



INTEGRATION



INCLUSION

© Adobe Stock, E. Zacherl

À LA CONQUÊTE DU MODÈLE DE LA « VILLE INCLUSIVE »

Afin de comprendre comment les espaces publics pourraient être plus inclusifs, nous devons d'abord essayer d'analyser la relation entre la perception de l'espace et le sentiment d'inclusion. Une réalité s'impose : le sentiment d'inclusion est un sentiment subjectif perçu plutôt qu'une mesure objective établie. Cela ne veut pas dire que des facteurs physiques objectifs - tels que la conception de l'espace public et des infrastructures environnantes - n'ont pas d'impact sur le sentiment d'inclusion. En fait, il existe de multiples dimensions qui s'entremêlent et qui peuvent affecter **le sentiment d'inclusion dans l'espace public**, mais l'expérience et la perception individuelles constituent une partie essentielle de cette discussion. **Il est très similaire à un triple sentiment de sécurité, d'appartenance et d'autonomisation, produit des identités personnelles et des expériences vécues.**

Reste une donnée : érigée en modèle urbain, la ville inclusive se positionne désormais comme un référentiel d'actions à destination de l'ensemble des acteurs de la fabrique de la ville.

Que signifie réellement, pour une ville, d'être « inclusive » ?

Malgré une convergence d'opinions et de réflexions sur la signification du terme « inclusion », tel que mentionné précédemment, les contours de la ville inclusive demeurent en revanche relativement larges.

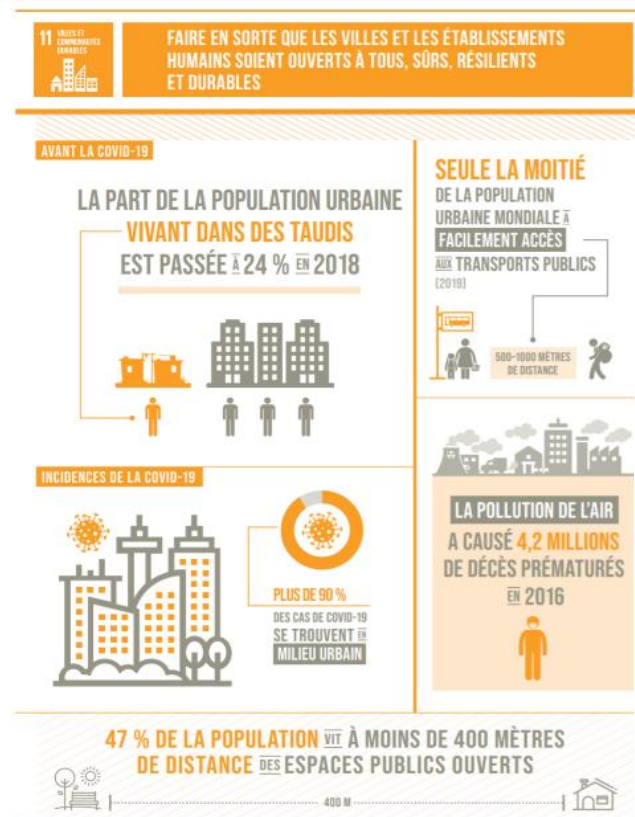
La coalition internationale des villes inclusives et durables (ICCAR) de l'UNESCO définit la ville inclusive comme **un espace où les autorités locales s'engagent à lutter contre les discriminations et à garantir l'accès aux services essentiels (éducation, emploi, logement, culture) pour tous, en particulier pour les groupes marginalisés.**

Cette coalition promeut un développement urbain qui doit être exempt de toute forme de discrimination, en mettant l'accent sur la solidarité et la coopération mondiale.

En un sens, selon cette définition, appliquer le terme inclusion à l'espace public, implique pour la ville d'accueillir tous les usagers sur son territoire, en leur offrant le même accès.



unesco
International Coalition
of Inclusive and
Sustainable Cities



@ONU, Objectif de développement durable 11

Comment la notion d'inclusion est-elle intégrée et appliquée dans les politiques menées par les villes dans le monde ?

Le cadre pour imaginer des villes inclusives peut être défini en partie grâce à la vision et aux recommandations des institutions internationales. La Banque Mondiale souligne ainsi que, trop souvent, l'inclusion est abordée sous l'angle spatial mais que la notion de ville inclusive comprend d'autres aspects spatiaux, sociaux et économiques.

Cette vision est également présente dans les Objectifs de Développement Durable.

De même, à l'échelle européenne, l'initiative Eurocities, réseau regroupant plus de 200 grandes villes européennes dans près de 38 pays, a lancé une campagne politique « Villes inclusives pour tous » dès 2019.

À travers cette initiative, plusieurs villes européennes se sont ainsi engagées sur la mise en œuvre de plusieurs principes, dont l'éducation, l'aide aux sans-abris, l'inclusion des personnes en situation de handicap, l'égalité des genres, par exemple.

QUELLES CONDITIONS POUR UNE VILLE PLUS INCLUSIVE ?

NOS VILLES D'AUJOURD'HUI SONT-ELLES INCLUSIVES ?

Dans ce contexte d'espace public dit inclusif et répondant aux besoins du plus grand nombre, se pose la question fondamentale des publics concernés.

Si la ville doit être inclusive, qui devrait-elle inclure ?
Finalement, de quel(s) usager(s) parle-t-on ?
Et quels types de besoins sont-ils à prendre en compte ?

Des enjeux communs aux différents publics ...

L'accessibilité
et la mobilité



L'appropriation
des espaces et
sentiment de
légitimité



La visibilité et
la représentativité



Le sentiment
d'insécurité



Les ressources
socio-économiques
limitées



... qui mobilisent différents domaines de la fabrique urbaine

Conception des
logements



Offre de transport



Formes urbaines



L'espace public



L'offre de commerces
et de services



Source : CITY Linked, 2020

En menant cette réflexion, les acteurs de la fabrique de la ville concentrent la réflexion sur ses aménagements en direction de certains publics prioritaires. Les personnes en situation de handicap ont en effet longtemps été placées au cœur de cette démarche d'une ville dite plus inclusive. Les seniors également et ce, de manière plus récente, en lien avec le vieillissement de la population. La question du genre est aussi de plus en plus considérée et intervient de manière transverse dans les approches en débat.

Cependant, lorsque l'on s'y intéresse de plus près, les besoins de ces usagers dans l'espace public (seniors, enfants, femmes ou personnes en situation de handicap) sont généralement pris en compte de manière individuelle, segmentée et ils se trouvent ramenés à des usages spécifiques : les aires de jeux sont aménagées exclusivement pour les enfants, des offres de logements adaptés sont proposées aux seniors, par exemple.

En se plaçant dans la démarche d'une ville inclusive, les acteurs de la fabrique de la ville imaginent finalement des solutions « au cas par cas » selon les publics et demeurent dans une vision de la ville inclusive qui reste, aujourd'hui encore, trop fragmentée, insuffisamment universelle.

Même si certains publics présentent des besoins privés spécifiques, ils partagent des enjeux communs à tous les usagers avec lesquels ils partagent de semblables attentes.

Parmi ces besoins *communs* dans l'espace public : **se déplacer, se repérer, se reposer, se sentir en sécurité, s'épanouir par les loisirs ou encore se sociabiliser ;**
d'où **la nécessité de décentrer la perspective et de dépasser la seule question des publics, dans l'objectif plus large de répondre aux besoins de l'ensemble des usagers de l'espace public.**

PASSER DE LA CONCERTATION À LA PARTICIPATION – LA VILLE PARTICIPATIVE

Les aménageurs de l'espace public développent des projets urbains sur leurs territoires qui, aujourd'hui encore, ne répondent pas toujours aux besoins réels des habitants. Les solutions imaginées suggèrent en effet que la connaissance des attentes des différents publics demeure encore insuffisante.

L'une des conditions fondamentales pour des villes véritablement inclusives serait d'améliorer l'écoute de la parole habitante et sa prise en compte dans les projets urbains.

C'est d'ailleurs l'une des recommandations formulées par le laboratoire d'idées Impact Tank dans son rapport proposant 80 recommandations à destination des pouvoirs publics en faveur d'un urbanisme plus inclusif. Les outils de démocratie participative sont en effet aujourd'hui de plus en plus mobilisés en vue d'associer les habitants à la transformation du territoire et de faire des citoyens des acteurs de la vie locale. Ces initiatives favorisent également l'appropriation de l'espace public et des espaces qui leur sont destinés.

QU'EST-CE QU'UNE VILLE PARTICIPATIVE ?

Aménagements urbains qui reflètent les démarches des habitants...

... qui changent les **façons d'habiter...**

... et qui favorisent **l'autogestion des espaces publics** par les citoyens.

Les citoyens utilisent leurs **savoirs d'usage** et leurs **perceptions expérientielles** pour réinventer les villes...

... et pour **s'approprier les enjeux** propres aux territoires urbains.

Contenus issus de capoupascap.info - © Joséphine Brueder / Ville de Paris

Des recommandations qui mettent en avant l'importance d'intégrer les usagers dès la conception et tout au long de l'évolution du projet

L'ADEME, dans son *Carnet d'inspiration pour des territoires plus inclusifs*, a également formulé des recommandations en ce sens dans le but de construire des services et des équipements adaptés aux besoins réels des usagers.

Quels sont les moyens d'impliquer les habitants et de passer de la simple concertation à leur participation effective ?



Les budgets participatifs



Les chantiers participatifs



Les ateliers de co-conception

Cette approche de participation citoyenne dans la conception d'espaces publics plus inclusifs implique de passer d'un « modèle vertical de la fabrique de la ville », à un modèle du « faire avec et pour » les usagers.

PENSER MULTI USAGES ET HYBRIDATION DE LA RUE / DES ESPACES

Les besoins des habitants évoluent au cours de leur vie, et leurs usages aussi, en lien avec l'évolution de leurs modes de vie (mobilité, travail, consommation). La nécessité de repenser ces espaces publics s'en trouve posée, avec une urgence d'autant plus grande que certains ne sont pas ou plus adaptés. Il est également essentiel de prendre en compte le fait qu'aujourd'hui encore, la présence de certains publics reste invisible : en empruntant les « circuits » qui leur sont dédiés, certaines catégories d'usagers n'ont pas toujours la possibilité de se rencontrer, ce qui accroît le sentiment d'exclusion dans l'espace public.

L'hybridation des rues et la mixité d'usages, un des leviers forts identifiés pour soutenir la démarche de construction d'une ville plus inclusive

Penser des aménagements modulables permet tout à la fois d'encourager la rencontre des différents publics (et de favoriser la mixité générationnelle ou sociale), de créer de l'interaction sociale ou encore de ne pas limiter ou figer les usages d'un même espace, mais bien d'encourager la mixité d'usages. Imaginer des espaces multifonctionnels et modulables, capables de s'adapter, permet ainsi de répondre aux besoins du plus grand nombre d'usagers.

Une approche centrée prioritairement sur les usages, et non sur les seuls publics pris isolément, peut constituer une autre perspective pour contribuer à répondre efficacement aux besoins de tous et chacun.

Repenser les rues de demain grâce à une approche centrée sur les usages, le cas de la Rue Commune

Cette réflexion rejoint la démarche menée sur La Rue Commune, dont le modèle prône une meilleure cohabitation de tous et ce, dans un espace partagé par tous les usagers. La Rue Commune est un projet qui s'inscrit dans le cadre d'un « appel à communs » de l'ADEME sur la résilience des territoires, dont l'objectif est de repenser les rues de demain, en intégrant notamment une démarche d'intelligence collective impliquant la mobilisation de nombreuses parties prenantes, autour d'un unique questionnement : « Ensemble, comment pouvons-nous transformer les rues des grandes villes pour faire face aux enjeux du XXI^e siècle ? ».

De nombreuses idées, émises par les citoyens dans le cadre de cette consultation, proposent de rendre les rues plus inclusives, avec la volonté d'être consultés afin de coconstruire ces espaces tels qu'ils les imaginent. Basé sur des recommandations à destination des acteurs urbains, ce modèle encourage la coexistence de différents usages et la création d'espaces de rencontres conviviaux.

En mettant l'accent sur l'adaptabilité des espaces, la Rue Commune illustre parfaitement les principes d'hybridation et de mixité d'usages.

**LA RUE
COM-
-MUNE**

@La Rue Commune

Une démarche encouragée également par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

De la même manière que la démarche menée sur la Rue Commune, la vision de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) partagée dans son carnet de l'innovation, va en ce sens. Parmi les différentes recommandations pour une approche égalitaire de l'urbanisme, figurent par exemple : imaginer des espaces permettant la coexistence des usages, aménager des espaces de manière « transitoire » et ainsi favoriser l'expérimentation, développer des espaces de rencontre (jardins partagés, ateliers vélo, recycleries...) ou encore laisser des espaces « indéfinis ».

© La Rue Commune

ÉVALUER LES PERFORMANCES DES VILLES EN MATIÈRE D'INCLUSION

Plusieurs observatoires, baromètres ou index tentent d'évaluer les performances des villes en matière d'inclusion, chacun avec leur méthodologie, à l'image même de la complexité de la définition de la ville inclusive. Voici pour exemples le baromètre Cushman & Wakefield et l'index UESI.

1 **Cushman & Wakefield** (société d'immobilier commercial avec plus de 100 ans d'expérience et 400 bureaux dans le monde entier) propose **The Inclusive Cities Barometer** qui vise à quantifier la **valeur sociale** des villes en cartographiant, mesurant et monitorant leur « degré d'inclusion ».

Dans cette approche, **la ville inclusive est définie** comme « des environnements urbains, qui privilégient la diversité, l'équité et l'accessibilité pour tous les résidents, quelle que soit leur origine, identité ou statut socio-économique. Ils favorisent une participation digne, indépendante et productive des citoyens dans tous les aspects de la vie urbaine, y compris les personnes vulnérables et les groupes minoritaires. Les villes inclusives offrent un accès égal à l'environnement bâti et l'infrastructure sociale, reflétant les principes de la justice spatiale ».

Ce baromètre évalue donc le caractère inclusif de 44 villes de la région EMEA (Europe Middle East and Africa) et de 35 villes de la région APAC (Asie Pacifique) sur la base d'un peu moins de 9 000 points de données, 110 indicateurs répartis sur 4 dimensions et 12 sous-dimensions. [Retrouvez ce baromètre en cliquant sur ce lien \(contenu en anglais\).](#)

Point intéressant : au lieu de classer les villes en fonction de leurs performances, le baromètre mesure les progrès des villes par rapport à des points de départ, mettant en évidence les réussites exemplaires et fournissant une feuille de route exploitable pour s'améliorer.

2 **The Urban Environment and Social Inclusion (UESI) Index** fut lancé sous forme de pilote en 2018, mesurant essentiellement des **critères environnementaux**, répartis dans 5 catégories (qualité de l'air, changement climatique, eau et assainissement, écosystème urbain et transport) sur 32 villes. Il a ensuite évolué en 2020 autour de cinq domaines (qualité de l'air, changements climatiques, eau et assainissement, écosystème urbain et transports) et 11 indicateurs, sur 160 villes. La dernière version de 2023 couvre désormais 283 villes du monde entier sauf l'Antarctique. Le cadre demeure similaire ; en revanche, les sources de données ont été progressivement enrichies.

Ce **projet de recherche** vise à aider les dirigeants municipaux à suivre les progrès accomplis dans la réalisation de l'Objectif de Développement Durable 11, pour rendre les villes inclusives, sûres, résilientes et durables.

Ce qui le différencie des autres index, c'est qu'il fournit un nouvel outil spatialement explicite qui utilise des ensembles de données comparables à l'échelle d'un quartier, afin d'explorer comment les expériences vécues par les résidents de la ville peuvent varier considérablement au sein d'une même ville, là où d'autres outils fournissent un aperçu détaillé d'une ville, d'une région ou d'un indicateur spécifique, ou comparent les villes à une échelle qui agrège les performances de l'ensemble de la zone urbaine.

Cet Index est réalisé par **Data-Driven Yale**, un groupe de recherche interdisciplinaire de l'École de foresterie et d'études environnementales de Yale et Yale-NUS College, Singapour, en partenariat avec le centre de recherche Samuel pour lien social.

[Pour en savoir plus sur cet index, retrouvez-le via ce lien \(contenu en anglais\).](#)



APERÇU DES INITIATIVES ET BONNES PRATIQUES DANS LE MONDE (1/3)

Le sujet de la ville inclusive a été investi par de nombreuses collectivités territoriales, qui font face à des enjeux différents à travers le monde. En fonction du niveau de développement urbain, les mesures prises vont d'abord se concentrer sur la sécurité et l'accès de tous à des infrastructures, jusqu'à développer une politique intégrée et globale en faveur de l'inclusion de tous dans l'espace urbain.

Elles ont néanmoins en commun **l'objectif de favoriser la construction d'un tissu social en ville, qu'il s'agisse de la participation aux décisions, de l'encouragement des rencontres ou du renforcement de la sécurité de tous.**

Ces initiatives cherchent à créer des liens sociaux, pour renforcer le sentiment d'appartenance de tous au lieu habité, constitutif du sentiment d'inclusion.

The Underline, Miami (États-Unis)

Né d'une initiative citoyenne, The Underline est un parc linéaire d'une longueur de 16 kilomètres qui se situe sous une ligne de métro aérien de Miami (cf. photos ci-dessous).

Elle propose plusieurs types d'espaces, pour une mixité d'usages : terrains de jeux, terrains de sport, spectacles culturels, tables de pique-nique, parcs pour animaux, espaces de rencontre...

En cours d'aménagement, cette promenade végétale sera achevée en 2026. The Underline a pour ambition de desservir 107 000 résidents à moins de 10 minutes à pied de tous les principaux services (écoles, hôpitaux, centre commerciaux, entreprises).



© theunderline.org

Mariahilferstrass, Vienne (Autriche)

La rue Mariahilferstrass est un boulevard commerçant de 1,6 km de long, que la ville de Vienne a entrepris de repenser, face à la circulation croissante des voitures. La capitale autrichienne a ainsi lancé des consultations citoyennes et un référendum, pour inviter les usagers à (ré)imaginer cette rue, afin de la rendre plus conviviale et d'encourager la cohabitation entre tous les usagers. Depuis 2015, la rue est partagée en trois zones : une zone centrale réservée exclusivement aux piétons, encadrée par deux autres espaces, cette fois partagés. Mariahilferstrass est ainsi devenu le plus long espace partagé d'Europe, qui propose à la fois des terrains de jeux, des zones de rencontre, des parklets (petit espace public aménagé à partir de places de stationnement, souvent équipé de mobilier urbain, végétation ou installations artistiques, permettant aux piétons de se détendre et d'interagir dans un cadre urbain) et des activités commerciales.

L'aménagement de cette rue est aujourd'hui le poste avancé de la politique globale de la ville en faveur de l'inclusion, instituée depuis le renouveau de la ville au début des années 1990 : abaissement des trottoirs, accessibilité des nouvelles constructions, objectif d'une ville sans obstacles inscrit dès 1994 dans le plan de développement urbain. Depuis 2006, le budget de 16 milliards d'euros de la ville est soumis à ce que les autorités locales ont appelé un « budget genre » : pour toute nouvelle dépense ou recette, l'inventaire de leurs impacts directs et indirects sur la situation des femmes et des hommes est réalisé, en prenant en compte le fait que les femmes partagent davantage les besoins de l'ensemble de la population.

La Mariahilferstrass sert maintenant de modèle pour la refonte de nombreuses rues alentour, notamment dans le périmètre des écoles, elles aussi en cours de rénovation dans un cadre de concertation continue, notamment des jeunes, pour garantir leur santé et l'augmentation de la qualité de séjour de tous dans les espaces publics.



© holidaysatw.com

Laboratorio para la Ciudad, Mexico (Mexique)

Autre exemple inspirant, celui du « Laboratorio para la ciudad », le Laboratoire d'innovation publique du gouvernement de la ville de Mexico, sous la forme de terrains d'expérimentations. Cette initiative réunit des urbanistes, des citoyens ainsi que des acteurs publics et privés, afin de rendre la ville « plus ouverte, plus ludique, plus participative et plus créative ».

L'objectif est de créer, autour de consultations, d'ateliers ou de conférences, des projets réimaginant la ville, en collaboration avec la société civile, pour créer le dialogue avec les citoyens et assurer une représentativité de profils divers d'usagers.

Cette initiative a notamment permis la création de la plateforme « Ciudad Propuesta », un outil en ligne sur lequel les habitants peuvent proposer des projets d'amélioration de leur quartier. Urbanistes ou architectes peuvent d'ailleurs compléter les projets directement en ligne, avant que les citoyens choisissent collectivement un projet retenu.



© design.britishcouncil.org

**LABORATORIO
PARA LA
CIUDAD**

Copenhague (Danemark)

Copenhague se distingue comme un modèle de société inclusive, où la qualité de vie est érigée en priorité et articulée autour du concept danois du « *hygge* », souvent traduit en français par confort, ou bien-être mais qui comprend aussi l'attachement aux notions de sécurité et d'inclusion. Cette approche inclusive se traduit par des politiques sociales ambitieuses, des infrastructures accessibles et un fort soutien des communautés locales, facilitant ainsi l'intégration de tous les citoyens dans la vie quotidienne. Dans ce contexte, les espaces publics de Copenhague sont souvent conçus pour encourager les interactions sociales et offrir des lieux de détente et de convivialité, renforçant le sentiment d'appartenance et de communauté parmi les habitants.

Durant sa campagne Engage in Copenhagen 2011-2014, la capitale du Danemark s'est fixé l'ambition de devenir la ville la plus inclusive d'Europe. Quatre piliers stratégiques ont guidé la ville dans la réalisation de cet objectif (cf. ci-dessous).

Aujourd'hui, Copenhague œuvre toujours activement pour renforcer la cohésion sociale et lutter contre les discriminations tout en promouvant une organisation urbaine inclusive. La ville a réussi son pari de devenir la ville la plus inclusive d'Europe puisqu'elle est souvent citée en exemple ou sollicitée par d'autres collectivités sur ce sujet.

L'implication

La ville a cherché à impliquer systématiquement des partenaires tels que les entreprises, les établissements d'enseignement, les médias, ainsi que les associations religieuses et les instances représentant les minorités, ainsi que celles qui informent le public.

L'inclusion sociale

Engage in Copenhagen a également cherché à promouvoir les relations entre les enfants, les parents et les voisins, afin de créer une ville sûre où la familiarité, la compréhension et la tolérance prévalent. Dans une interview, l'adjointe au maire chargée de l'emploi et de l'inclusion, Anna Mee Allerslev s'est fait l'écho de l'importance de la construction d'un tissu social : « L'inclusion est un sentiment d'appartenance. En d'autres termes, si vous vous sentez Copenhagois, vous êtes inclus dans la ville ».

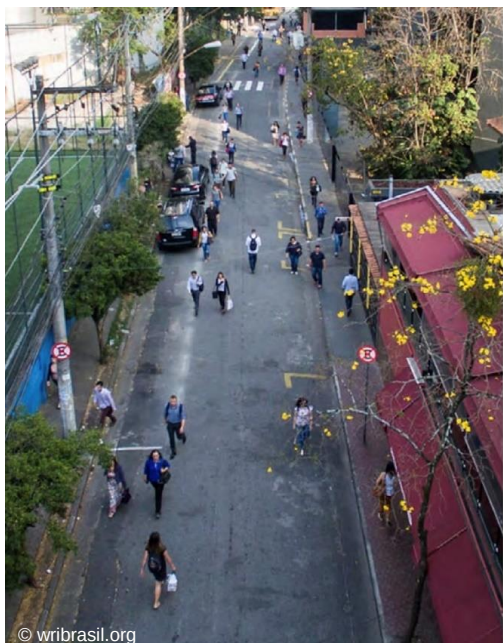
La lutte contre la discrimination et l'exclusion

La ville a organisé des campagnes d'information et de sensibilisation pour mettre fin à la discrimination, y compris une ligne d'assistance téléphonique pour aider les victimes.

La diffusion de connaissances sur les droits en matière de discrimination et d'égalité de traitement

Une charte de la diversité a notamment été rédigée, accompagnée d'un conseil de la diversité. Les signataires de cette charte (500 entreprises et associations) affirment 3 principes directeurs : la diversité est une force, chacun doit avoir la possibilité de participer activement et de s'impliquer dans les affaires de la communauté.

© Freepik



© wribrasil.org



© wribrasil.org

Le concept de « Ruas completas », Brésil

Le concept de "Ruas completas" au Brésil vise à rendre les espaces urbains plus inclusifs pour tous les usagers, quels que soient leur âge, leur genre ou leur capacité physique. Contrairement aux approches traditionnelles qui favorisent la voiture individuelle ce concept met l'accent sur la création de rues accessibles et sécurisées pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports publics. L'inclusivité est au cœur de cette démarche.

Par exemple, la rue João Alfredo à Porto Alegre a été réaménagée pour offrir des passages piétons plus courts et des zones de ralentissement, améliorant ainsi la sécurité, particulièrement pour les enfants et les personnes âgées. L'avenue Marquês do Paraná à Niterói a redistribué une partie de l'espace auparavant dédié aux voitures pour créer des pistes cyclables, des trottoirs élargis et des espaces verts, facilitant ainsi l'accès pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite (cf. photos ci-dessus – photo de gauche : avant le réaménagement – photo de droite : après le réaménagement).

Ces aménagements offrent des lieux de socialisation et de repos, favorisant une meilleure interaction sociale et une utilisation plus équitable de l'espace urbain. En réduisant la vitesse des véhicules et en améliorant l'infrastructure piétonne et cyclable, le concept de "Complete Streets" contribue à créer des villes plus sûres et accueillantes pour toutes les catégories de la population, renforçant ainsi le sentiment d'inclusion et de communauté.

CE QU'IL FAUT RETENIR

Démarche qui vise à limiter l'exclusion sociale et à créer une cohabitation réussie dans l'espace urbain, la construction de la ville inclusive doit **garantir, pour tous, sans discrimination, l'accès à tous ses espaces et services**. Au-delà des considérations spatiales, la ville inclusive nécessite de **susciter l'adhésion, l'implication et l'assurance de solidarité au sein de son territoire**. Ces impératifs impliquent de mettre en place des projets (planification, aménagement et politiques locales) qui répondent aux **besoins communs à tous les publics, sans individualiser ni segmenter les solutions**.

En créant des cadres de vie de qualité, en favorisant le lien social et en permettant à chacun d'y trouver sa place, la construction d'une ville inclusive doit obéir à une approche résolument **transversale**. En effet, la ville inclusive possède de nombreux enjeux convergents dont la transition écologique ou la fabrique d'une ville sûre, qui, abordés ensemble, permettent de s'adapter aux mutations à l'œuvre dans nos villes.

La fabrique d'une ville inclusive s'inscrit dans le mouvement naissant, plus global, de **l'urbanisme du care**. Cet urbanisme de l'attention à l'autre (le « care ») priorise les relations humaines, la solidarité, la considération envers autrui et la réponse aux besoins locaux. Cette nouvelle approche se manifeste aujourd'hui dans les volontés de ville inclusive, mais aussi **humaniste, résiliente, relationnelle, chronotopique*** ou encore **circulaire**.



Bibliographie

- [Loi n°2005-102 du 11 février 2005](#) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- [Loi n°2013-595 du 8 juillet 2013](#) d'orientation et de programmation pour la refondation de l'école de la République.
- Zhou, L., Stella, City of Vancouver, *Understanding inclusiveness in Public Space: Learning from existing approaches*, prepared for VIVA Vancouver, août 2019.
- World Bank Group, "Making the city of tomorrow more inclusive".
- Bouquet Brigitte, "L'inclusion : approche socio-sémantique" Vie Sociale 2015/3, pages 15 à 25, éd. Erès. 2015.
- Richez Associés, Franck Boutté Consultants, Léonard, « La Rue Commune : inventons la rue métropolitaine ordinaire du XXI^e siècle », Editions Apogée, 2023.
- Rapport interministériel sur l'Adaptation des logements, des villes, des mobilités et des territoires au vieillissement de la population, 2021.
- [Loi n°2005-102 du 11 février 2005](#) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- [Loi n°2013-595 du 8 juillet 2013](#) d'orientation et de programmation pour la refondation de l'école de la République.
- CITY Linked, "Le livre blanc en faveur d'une ville pour tous. Comment prendre en compte tous les publics dans la conception des projets urbains?", novembre 2021.

Glossaire

- Définition du terme « inclusion », Larousse.
- Chronotopique : façon de voir la ville comme un lieu où les espaces urbains sont profondément marqués par des temporalités spécifiques (historiques, sociaux, économiques).

Sitographie

- Intercultural Cities Program, "Engage in Copenhagen – a three year inclusion programme" <https://www.coe.int/en/web/interculturalcities/-/three-year-plans-for-integration>
- ONU « Objectifs de développement durable : 17 objectifs pour transformer notre monde »
- Alonzi, Virginie, Cahier de tendances, Bouygues Construction, mars 2024. Disponible ici : « [Tisser les liens, pour des territoires conviviaux, solidaires et inclusifs](#) ».
- WRI Brasil, *Complete streets in Brazil, Promoting a paradigm shift*, mars 2024, : doi.org/10.46830/wriipt.19.00106en
- Blondiaux, L., *Démocratie locale et participation citoyenne : La promesse et le piège*. Mouvements, 18(5), 44-51, 2001. Disponible ici : <https://doi.org/10.3917/mouv.018.0044>
- Ambassade d'Allemagne à Vienne, "Barrierefreiheit und Inklusion in Österreich - insbesondere in Wien" : <https://wien.diplo.de/at-de/botschaft/inklusion/1388100>
- ANRU, Les carnets de l'innovation. Disponible ici : « [L'approche égalitaire de l'urbanisme : outils et méthodes pour garantir l'accès à la ville pour tous](#) ».
- Batista, B. Neto, R. Correa, F. 6 mars 2024, *How 'Complete Streets' Are Making Brazil's Cities Safer*, World Resources Institute : <https://thecityfix.com/blog/how-complete-streets-are-creating-safer-more-sustainable-cities-in-brazil/>
- Dossier Millénaire 3, juin 2021. Disponible ici : « [Participer à la vie sociale : entre intégration et inclusion](#) »
- Rapport Impact Tank, juin 2023. Disponible ici : « [Urbanisme inclusif : projets à impact dans le Grand Paris](#) »
- European Union Law. Disponible ici : "Europe 2020 : la stratégie de l'Union Européenne pour la croissance et l'emploi »
- Le Capitaine Jean-Yves, (n° 89), 1, 2013, pp.125-131, « *L'inclusion n'est pas un plus d'intégration : l'exemple des jeunes sourds* », Empan. Disponible ici : <https://shs.cairn.info/revue-empan-2013-1-page-125?lang=fr>
- La Rue Commune : <https://www.ruecommune.com/>
- Stadt Wien, budget du district de Mariahilfer : [Mariahilf - Bezirksbudget - Voranschläge und Jahresabschlüsse - Stadt Wien](#)
- City Linked, Atelier n°4, Master 1 Urbanisme et Aménagement, "Pour une ville inclusive : la prise en compte de tous les publics dans la conception des projets urbains", 2020/2021. Disponible ici : [Atelier-M1_2020-2021_Pour-une-ville-inclusive_Synthese.pdf](#)
- Détour by City Linked, "Questions autour de la Ville inclusive", 2020 : [Questions autour de la Ville inclusive – Détour](#)
- Ville participative : thème de la semaine du 07/12 : | [Cap ou pas cap](#)
- Observatoire Cushman & Wakefield. Disponible ici : [Inclusive Cities Barometer | Cushman & Wakefield](#)
- Index "The Urban Environment and Social Inclusion", (UESI), Data-Driven EnviroLab (2020), The Urban Environment and Social Inclusion Index. Singapore: Yale-NUS College. Disponible ici : <https://datadrivenlab.org/urban>

urbanistik

par JCDecaux

Urbanistik est un dispositif de partage de veille urbaine créé par JCDecaux. Urbanistik poursuit une vocation : rendre compte des évolutions urbaines et éclairer de futures tendances.

**Envie d'en savoir davantage ?
Nous sommes à votre écoute !**

Vous pouvez nous contacter à l'adresse urbanistik@jcdecaux.com