

# Vers une privatisation de l'espace public?

L'espace public est devenu une ressource clé pour de nombreux acteurs de la ville.

L'évolution du financement de la production urbaine et la révolution numérique créent de nouvelles lignes de partage public/privé de l'espace public.



Isabelle Baraud-Serfaty

Isabelle Baraud-Serfaty est fondatrice du cabinet de conseil en économie urbaine Ibicity. Elle est intervenue au Colloque international des 25 et 26 mai 2018 à Paris<sup>1</sup>. « Traditionnellement, indique-t-elle, un espace public est accessible à tous et de propriété publique. Jusqu'à présent ces deux registres coïncidaient. Or, désormais, un nombre croissant d'espaces privés sont ouverts à tous, ce dont témoignent les nouvelles opérations immobilières friandes d'espaces et usages partagés. Surtout, de plus en plus d'espaces publics (rues, places), tout en restant en principe accessibles à tous, appartiennent à des acteurs privés. Cette tendance se développe en Angleterre avec les "Pops" (Privately owned public spaces), détenus par des investisseurs financiers. En France, cette évolution, plus discrète, prend plutôt la forme de vastes macro-lots de plusieurs hectares, qui sont souvent une réponse aux nouveaux enjeux financiers, environnementaux et techniques de la fabrique urbaine. Une fois leur réalisation achevée par des promoteurs, ils sont détenus, moins par de grands investisseurs institutionnels que par des groupes de copropriétaires (organisés souvent en association syndicale libre) ».

## LA DISTINCTION PUBLIC/PRIVÉ SE JOUE AUTREMENT

Indépendamment du caractère public ou privé de son propriétaire, l'accès à l'espace public passe de plus en plus par l'accès à l'information sur cet espace public. « Or, poursuit-elle, celui-ci est de plus en plus pris en charge par des opérateurs privés. L'exemple le plus connu est évidemment Waze, qui est capable d'analyser l'utilisation des routes et d'orienter l'automobiliste vers les voiries sous-utilisées. Dans certains pays, Waze développe une fonction qui permet d'éviter que son trajet ne passe dans les zones considérées comme dangereuses. Même si cette fonction est aujourd'hui active seulement dans certains pays qui connaissent d'importants problèmes de sécurité, comme Israël ou le Brésil, elle montre la possibilité de ces plateformes de qualifier l'espace public. Cette qualification de l'espace public porte également de plus en plus sur la pollution. Surtout, depuis très récemment, une partie de l'espace public fait l'objet d'une immense attention d'acteurs comme Google (avec Coord) ou Uber : la bordure de trottoir, ou plus exactement, l'espace tampon entre la chaussée et le trottoir.

*Celui-ci est en effet stratégique pour les nouveaux opérateurs de mobilité, mais aussi de logistique, et il le sera encore plus demain si la voiture autonome se généralise ».*

## CETTE ÉVOLUTION, UNE MENACE OU UNE OPPORTUNITÉ ?

« Ceci est évidemment une menace pour les collectivités si elles se retrouvent complètement dépendantes de cette information produite par des acteurs privés. On risque d'ailleurs de s'en apercevoir très prochainement à l'occasion de l'augmentation des tarifs de Google Maps. Mais, en même temps, cela montre aussi que l'espace public est devenu une ressource clé pour de nombreux acteurs de la ville. Aux collectivités d'en avoir une approche stratégique et de l'utiliser comme un levier au service de leurs politiques de services urbains ».

Magali Delivet

1. <http://www.sfarchi.org/l'espace-public/>  
Le colloque était organisé par la Société française des architectes, en partenariat avec le CNRS. L'intervention d'Isabelle Baraud-Serfaty s'est appuyée notamment sur l'étude qu'elle a réalisée avec Espelia et Partie prenante sur les nouveaux modèles économiques urbains ([www.modeleseconomiquesurbains.com](http://www.modeleseconomiquesurbains.com)).