



L'écluse du Moulin du Comte est située en pleine ville entre le boulevard Voltaire et la rue de Lorient.

Rêver la ville

La promesse écologique doit s'inscrire dans l'histoire

TEXTE > JEAN DE LEGGE

RÉSUMÉ > *En clôture des rencontres nationales des agences d'urbanisme, les 19, 20 et 21 octobre, le sociologue Jean de Legge, directeur de la communication de Rennes Métropole, s'est interrogé sur les conditions d'élaboration commune de la ville de demain. Dès lors qu'il s'agit d'avenir et de désir, on quitte le présent et le réel pour entrer dans un univers de représentations, c'est-à-dire dans un imaginaire à partager. C'est sur les conditions de production de cet imaginaire qu'il attire ici notre attention.*

Jean de Legge est sociologue. Il a longtemps dirigé la société d'études et de sondages TMO, avant d'être nommé directeur de la Communication de Rennes Métropole

On assiste à une nouvelle façon de penser la ville. Les habitants, eux aussi, ont largement intégré les enjeux écologiques. La nature doit gagner la ville. On se prend à penser la ville dans la campagne. L'adhésion de chacun aux propositions de développement urbain dépend de l'ampleur de la naturalité qu'il peut y projeter.

Une ville dans la nature

Nous avons créé un imaginaire du développement durable. La ville rêvée est une ville des corps heureux, on y vit en forme et en osmose avec le milieu. On n'en est plus aux parcs et aux jouissances de l'enclos. La ville de demain doit donner à voir et à vivre de la nature. Il y a de l'eau et des berges, de la faune et de la flore, des paysages composés alliant plantes et bâti. La mobilité est douce, c'est une circulation de vie, symbole de la liberté d'aller et venir au rythme de ses désirs et du temps de la ville. La ville propose du bien être et de la lenteur dont naîtront une nouvelle convivialité, une nouvelle urbanité relationnelle.

Cette représentation du milieu urbain suggère une symbiose entre biodiversité naturelle et biodiversité des individus, des âges, des cultures, comme si la biodiversité humaine était un milieu avec son ordre et sa dynamique propre. Cette mutation de l'image de la ville, de nature anthropologique, a des conséquences sur la conception même du pouvoir dont le rôle pour les habitants est désormais d'organiser l'écosystème, c'est-à-dire d'assurer l'équilibre de ce nouveau milieu urbain.

Il ya de l'eau et des berges, la mobilité est douce...

Le futur est la continuation d'une histoire locale dont chacun de nous est le relais, le porte-parole

La modernité décidément n'économise pas les oxymores : après le développement durable, voici venir les centralités périphériques, la ville naturelle, la métropole lente. Les nécessités du développement durable ne sont pas en cause : toute proposition urbaine doit désormais en porter les marques mais, si cette condition est nécessaire, elle n'est pas suffisante parce que le monde ne commence pas demain et parce que la promesse écologique, pour être forte, doit s'inscrire clairement dans les histoires sociales et politiques des territoires.

Les métaphores de la ville-lumière et de la ville-monde restent d'actualité. La ville est notre avenir parce qu'elle est un lieu de manifestations, de rencontres et de luttes, de liberté et de transgression, de rupture et d'innovation, bref la ville est un lieu où se jouent du pouvoir et de l'histoire. Le futur n'est pas une promesse de volupté urbaine a-historique mais la continuation d'une histoire locale à laquelle chacun d'entre nous appartient et dont chacun d'entre nous est le relais, le porte-parole. C'est à partir d'une mise en perspective du territoire qu'un avenir peut se partager. C'est sur cette perspective que se fonde la responsabilité politique qui est chargée du principe d'héritage, celui qu'on trouve et celui qu'on laisse.

Une demande d'appartenance

Pour partager l'enjeu de l'avenir de son territoire il faut y appartenir. Le déficit des identifications nationales créent un retournement vers des identités alternatives, notamment régionales et locales. L'équilibre entre les systèmes d'appartenance nationale et locale semble modifié. Au national la crainte de l'avenir, au local la réussite de la vie réelle ; au national la dérision de la politique, au local les marques de la modernité.

Cette demande d'appartenance locale rentre en résonance avec la nécessité du marketing territorial où, pour exister dans la compétition des territoires, pour être présent sur le marché de l'attractivité économique, touristique et résidentielle, il faut caractériser les spécificités locales. Plus la mondialisation accélère les flux et suscite les concurrences, plus les territoires doivent mettre en scène des contenus d'image, forts, spécifiques, non délocalisables. À telle enseigne, si l'on ose dire, que les villes se mettent aux stratégies de marque : « Only Lyon », « B Berlin » ou « I Amsterdam », « Edinburgh, inspiring capital » ou plus près d'ici « Saint-Nazaire Audacity Port

Dans un contexte de concurrence, les territoires doivent mettre en scène des contenus d'image forts et non délocalisables.

d'attache ». L'objectif est de donner à voir de la particularité, de demander aux habitants et acteurs économiques d'y souscrire et de la colporter.

Il s'agit moins en réalité de s'interroger sur les identités locales que de trouver les moyens d'intégrer les territoires et leurs habitants dans les flux nécessaires à leur vie sociale, culturelle et économique. Cette introduction dans les flux d'aujourd'hui est une exigence inséparable de la construction d'une appartenance territoriale dynamique et ouverte sur le monde. Bref, dans un contexte de concurrence des territoires, il y a un enjeu de fabrique des appartenances.

Le local est le lieu de l'attache au double sens du mot, physique et affectif. Il s'agit d'ouvrir l'attache physique des habitants aux mobilités professionnelles, touristiques et culturelle et de construire une attache affective qui intègre et exprime une réalité du territoire.

La cohésion sociale

Pendant ces rencontres, il a été question de cohésion sociale, voire de lien social. La fortune de cette expression souligne qu'il s'agit de faire coexister des particularités, des individualités, des individualismes, des cultures, des âges, des origines. En effet, si l'on parle aujourd'hui moins d'intégration et plus de cohésion, c'est qu'il ne s'agit plus de se fondre dans un tout normé, il ne s'agit plus de renoncer à soi pour être comme les autres, mais au contraire de vivre ses particularités.

Que l'on ait cette vision positive des valeurs attachées à la liberté individuelle ou que l'on ait une vision plus pessimiste et que l'on déplore les stratégies d'évitement des groupes sociaux les uns par rapport aux autres, la force des logiques d'entre soi, l'éclatement des habitants en juxtapositions de tribus volatiles, de toute façon les exigences de cohésion sociale nécessitent une prise en charge d'une vision collective du territoire. Cette vision collective c'est le sens d'un lieu et la possibilité pour chacun de s'y retrouver.

Une communauté tient toujours sa cohésion d'un point d'inactualité ; « seul l'irréel fédère » et on peut poser avec Régis Debray la question provocatrice : « Que deviendrions-nous sans le secours de ce qui n'existe pas ? ». Il s'agit en effet de construire un imaginaire local, c'est-à-dire une culture en partage.

L'homme civilisé est celui qui dialogue avec les morts, dit-on. Le rapport au temps est la clé de la dimension culturelle du récit d'appartenance à construire. Il doit s'agir d'histoire pour l'avenir. L'histoire assure une identité, l'histoire et la géographie caractérisent le territoire face à l'internationalisation de l'économie et des modes. L'histoire participe largement à cette marque du territoire, dans le sens urbain, culturel et commercial du mot. Encore faut-il que ce rapport au temps soit un rapport d'épaisseur biographique et non de nostalgie.

Caractériser le territoire pour créer une culture partagée

Le géographe Patrick Poncet parle des temporalités de la mondialisation et montre qu'elle installe deux vitesses de référence, la vitesse infinie – simultanéité fonctionnelle – et la vitesse nulle – éternité : les flux financiers et internet d'un côté, le stock du patrimoine de l'autre ; l'instant et le patrimoine deviendraient les deux bornes temporelles de la mondialité.

Mais le patrimoine n'est utile que s'il participe à une histoire sociale qui continue. Il ne s'agit pas d'un stock de temps mort à opposer à la vitesse du présent ni d'une collection de souvenirs. Il est un élément vivant de caractérisation d'un territoire confronté à la concurrence mondiale et à la « world culture ». Il s'agit de promouvoir en quelque sorte ce qui est indélocalisable et d'être attentif à ce qu'on pourrait appeler, pour paraphraser Pierre Bourdieu « le capital culturel » des villes, c'est-à-dire un capital symbolique distinctif, nécessaire à la prise de l'appartenance locale.

La qualité du récit n'est pas indépendante de la qualité du lieu

L'enjeu du passé n'est pas la nostalgie mais au contraire la possibilité de se penser dans une histoire et donc dans l'avenir. Il s'agit aussi et peut être d'abord, de lecture de la ville, de ses murs et de ses espaces, de son architecture et de ses paysages. La préservation patrimoniale ne peut donc en conséquence se juger seulement à la valeur historique intrinsèque du bâti. Le patrimoine historique mais aussi le petit patrimoine vernaculaire participent au plaisir de voir le temps que contient la ville et témoignent de son histoire sociale.

Ce passé accueille les constructions et aménagements

d'aujourd'hui qui doivent être capables d'enrichir et de dynamiser le « tissu narratif » de la ville. Elles sont alors la preuve que l'histoire continue, pourvu que ce qui se construit puisse, à son tour faire signe et patrimoine. Pour cela la ville, en opposition aux risques de la banalité et de la standardisation du bâti, doit continuer d'apparaître unique. La qualité du récit tenable n'est pas indépendante de la qualité du lieu.

Le récit local n'est pas interchangeable. La ville et son histoire doivent « faire lieu comme on fait société » nous dit Olivier Mongin. C'est dans ce lieu qu'il s'agit de tisser un fil rouge entre le passé, le présent et l'avenir, c'est dans ce lieu que sera proposée une façon particulière de vivre ensemble.

Notre rôle est d'insérer ce que la ville dit d'elle-même dans le récit d'une société en mouvement ; il sera de proposer une biographie urbaine à comprendre et à continuer. L'histoire à raconter est donc une histoire d'hommages et d'avenir, une histoire qui n'exclut personne, une histoire locale exprimant une cohérence et une proximité aux valeurs des différents groupes sociaux. Il s'agit de cohésion sociale c'est-à-dire d'une composition ou d'un assemblage autour de la ville comme texte et scène.

Loin de la quête impossible de racines, il s'agit de produire de l'événement et de la perspective. Le récit urbain est une histoire du temps, il se développe avec une référence à hier pour faire comprendre aujourd'hui et partager les affaires d'avenir et s'ouvrir au cosmopolitisme et au métissage des métropoles modernes.

C'est un récit d'inclusion de toute la topographie sociale, il est indispensable et il est politique. En effet le paradoxe de ce récit à construire, c'est qu'il s'agit d'une historiographie pratique dans un jeu en définitive assez ouvert, tant il est vrai que l'identité d'un territoire, pour une bonne part, se forme par les questions qui sont prises en charge et autour desquelles s'organise une mobilisation.

La communication n'est pas une didactique

Ville désirée. Le désir ne s'apprend pas, le désir ne relève pas de la pédagogie. Le désir est affaire de représentations et d'imaginaire. La communication ne peut se réduire à expliquer une opération ou une Zac. L'adhésion de la population ne peut se construire seulement dans le dialogue entre logique d'aménageur et logique d'usage. Elle néces-

Le patrimoine est un élément vivant de caractérisation

Le récit urbain se réfère à hier pour faire comprendre aujourd'hui



site de construire et partager une culture locale.

Il faut que nous proposons, que nous inventions notre reflet commun. Cela veut dire partager des regards et des références, exemplifier des méthodes, sélectionner des héros, bref proposer du signifiant. Ce travail permet de dégager une éthique de territoire, c'est à dire une estime de soi dans son territoire.

Cela n'annule pas que l'espace civique ait besoin de contradictions. Aux citoyens de veiller aux risques des vérités officielles et des discours dominants, y compris ceux que nous produisons avec conviction et par nécessité.



BRÈVES > MARC DUMONT

Marc Dumont est maître de conférences en aménagement urbain. Il est membre du laboratoire Reso (Université de Rennes 2) et du Laboratoire LAUA (École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes). Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique*.

Changer la ville ou changer de ville ? Question de taille

Votre ville est trop grande ? Partez ! À l'heure où la lutte contre la périurbanisation devient le maître-mot, Sydney incite ses habitants à déménager dans des villes périphériques afin d'améliorer leur qualité de vie et de dépenser moins. Un Sydneysider sur quatre serait prêt à déménager dans une municipalité proche de la ville la plus peuplée d'Australie. Albury, Armidale, Bathurst, Dubbo, Orange, Tamworth et Wagga Wagga, les sept Evocities visées par une campagne financée en partie par le gouvernement australien offriraient des prestations similaires à Sydney. Menée tambour battant, la campagne Evocities vise à montrer aux habitants de Sydney « l'abondance d'opportunités dans ces villes, avec un coût de la vie inférieur, la possibilité de poursuivre une carrière solide et un cadre de vie amélioré ». Mais oui : le polycentrisme pourrait bien être une autre manière de lutter contre l'étalement urbain...

La métropole n'est pas seule à faire face à la trop grande taille : un vaste débat s'est engagé en Indonésie sur l'opportunité de désigner une nouvelle capitale pour remplacer Jakarta, métropole tentaculaire de près de 30 millions d'habitants. L'idée de changer de capitale avait déjà été évoquée dans les années 1950 par le président Sukarno. Aujourd'hui, des embouteillages monstres paralysent le centre d'une ville qui deviendra totalement engorgée d'ici 2014, préviennent les experts. Chaque jour, plus de 550 nouvelles voitures et 1 500 motos y sont immatriculées pour un réseau routier qui n'augmente que de 0,01 %. Trois options sont étudiées : maintenir Jakarta comme capitale en investissant massivement dans les infrastructures, changer de capitale comme on l'a fait à Brasilia, Ankara ou Islamabad ou encore transférer des administrations, Jakarta restant seulement siège du pouvoir. Cette dernière solution a été notamment choisie par la Malaisie voisine, qui a rassemblé une partie de son administration en 1999 à Putrajaya, à 25 km de Kuala Lumpur. Dans chacun des cas, des coûts colossaux : débat de taille, donc, on imagine...

Qui a dit que la politique urbaine n'intéressait pas ?

Une impressionnante mobilisation vient de rassembler pas loin de 30 000 personnes – et sous la pluie – à Stuttgart contre le gigantesque projet urbain Stuttgart 21, une semaine après en avoir réuni à peu près autant devant une des gares ferroviaire qui devra être détruite pour permettre la modernisation des liaisons ferroviaires dans la région. Le projet, un des plus importants en Europe et d'un coût de sept milliards d'euros sur neuf ans, prévoit notamment la construction de seize tunnels ferroviaires, de dix-huit ponts, la pose de 60 km de voies et la construction de trois nouvelles gares. Les travaux visent à faire de la ville un des principaux nœuds ferroviaires du pays et à y développer le trafic de trains rapides. Les manifestants, qui ont entamé une série d'actions de protestation il y a quelques semaines, sont notamment opposés au coût des travaux et aux nuisances qu'ils vont provoquer pendant des années. Ils s'opposent aussi à la destruction d'une grande partie de la gare centrale, un immeuble de l'entre-deux-guerres, et à son remplacement par des halls souterrains. Au total, pas loin de 100 000 personnes ont manifesté si on compte aussi les manifestations qui se sont déroulées sur les différents sites. Une mobilisation qui fait réfléchir alors que la protestation sociale a peiné chez nous à conserver son souffle...

L'architecture religieuse ébouriffée !

Si les grandes religions ont su plus ou moins s'adapter aux changements sociétaux, exploitant médias et nouvelles technologies, leurs architectures ont toujours plus de difficulté en Europe comme en témoignent les récurrentes controverses de réaffectation d'anciens locaux religieux en salle de spectacle ou logements. D'où l'originalité de la chapelle en conteneurs dédiée aux marins et à tous les migrants, érigée à Loon-Plage près de Dunkerque sur des plans de l'architecte Jérôme Soissons. Peu banale, elle est réalisée avec trois conteneurs, deux à plat et un troisième de 12 m posé à la verticale. On lui trouverait presque une petite tonalité rétro, style cités d'urgence des années de la Reconstruction à la différence qu'elle est toute équipée d'isolation, de chauffage, d'électricité et qu'elle est flexible : oui, mobile en cas d'extension du port, ce qui en fait au final un projet des plus durables !

L'esprit du durable plane également en Alsace à Ansbach où une église vient d'être recouverte d'ardoises photovoltaïques. L'équipement sera rentable : produisant environ 35 000 kWh par an, la revente de l'électricité produite permettra de payer les travaux et peut-être d'économiser sur les quêtes... L'équipement est complété par une isolation de 40 cm en ouate de cellulose. Alors, il fait froid dans les églises en hiver ?

En matière de lenteur tout est affaire... de goût !

Avouons-le : il fallait une bonne dose d'humour aux élus nantais pour avancer qu'« une ville apaisée roule plus lentement » à l'occasion de la parution de la comparaison réalisée par la société Tom Tom montrant que la ville de Nantes était championne des embouteillages ! Certes, les résultats n'ont pas été du goût de tous, tout comme à Paris qui s'est réveillée quant à elle championne d'Europe des embouteillages d'après une étude réalisée cette fois par Inrix, société spécialiste de l'analyse du trafic routier. Sur les 109 agglomérations européennes passées à la loupe, Paris et sa région détiennent huit des dix points les plus congestionnés. Viennent ensuite Londres et le bassin de la Ruhr, en Allemagne. L'étude révèle que les conducteurs franciliens passent soixante-dix heures par an dans le trafic, soit beaucoup plus longtemps que les autres automobilistes d'Europe (cinquante-deux heures à Londres) et de l'Hexagone. À titre de comparaison avec les autres grandes villes françaises, les Lillois y passent cinquante heures par an, viennent ensuite les habitants de Lyon et Limoges (trente-quatre heures), et ceux de Grenoble (trente-trois heures).

Toutes ces villes feraient mieux de prendre (ou pas !) exemple sur Segonzac qui, elle, assume fièrement le fait d'être la première ville lente de France avec plus ou moins de bon goût d'ailleurs (l'emblème de la ville est devenu l'escargot...). Dans le sillage du mouvement Slow Life qui questionne la tyrannie de la vitesse, c'est la première commune en France à avoir obtenu le label international Cittaslow (Villes lentes). Rappelons que le mouvement Cittaslow, créé en 1999 en Italie à la suite du mouvement Slow Food remet son label aux communes candidates après validation de plus de soixante critères couvrant en particulier la qualité de vie, la convivialité, la mobilité, l'équilibre alimentaire et l'environnement. Oui, mais problème : le label Villes lentes ne concerne que des villes de moins de 60 000 habitants !

Villes de Science-fiction

Des oiseaux et des animaux envahissant par milliers un gratte-ciel : un scénario digne d'un film d'épouvante ? Pourtant non, avec Eco-cliff, ce futur zoo vertical pour Buenos Aires. Le Buenos Aires Vertical Zoo Competition, concours d'architecture visant à construire un zoo vertical « d'au moins 100 m de haut » a donné lieu à des idées détonantes tel ce projet d'une tour placée sur le chemin des oiseaux migrateurs de la forêt boréale. La tour Eco-Cliff servirait également de perchoir pour une partie des 3,5 millions d'oiseaux qui passent chaque année dans le secteur. Construite autour d'une armature métallique habillée de filets et de câbles, la tour fait la part belle à l'éclairage et à la ventilation naturelle, ainsi

qu'aux plantes grimpantes. Un milieu idéal pour les oiseaux, un véritable récif artificiel terrestre, qui bénéficierait de toutes les innovations technologiques durables (panneaux solaires...). Autre gain de taille et non des moindres : le gain de place, quand on réalise la superficie mobilisée par le zoo classique.

Moins en hauteur, une petite commune vient de battre un record... de sécurisation. Le conseil municipal de cette commune de 3 900 habitants vient en effet de décider l'installation de 37 caméras de vidéosurveillance, soit une caméra pour 100 habitants. La science-fiction devient réalité. De quoi rendre un brin soucieux les parents d'élèves désormais défendus par cinq caméras au stade de foot, six à la crèche, trois à l'école maternelle, six à l'école primaire... Avec ça, les enfants n'ont qu'à bien se tenir !

Jamais sans mon vélo

Assez du métro, des bus et des taxis, mais envie de bouger ? Aucune difficulté : depuis la mi-septembre, une petite société propose, en partenariat avec la SNCF, de transporter les voyageurs entre les gares d'Austerlitz, Lyon et Bercy, avec des vélos à assistance électrique. Le gain de temps est impressionnant : les vélos effectuent les liaisons entre les gares en 5 à 10 min pour 5 €, quel que soit le nombre de passagers. Il était temps : les vélos taxis sont déjà présents à Rennes.

La pause-café, oui, mais jamais sans mon vélo ! Et voilà le premier café-vélo de Londres qui ouvre ses portes, ou comment savourer une boisson chaude ou fraîche, selon l'humeur, tout en faisant réparer ses freins, ses pneus et ses garde-boue. Le concept fait fureur à Londres où le vélo est utilisé par plus de 800 000 personnes chaque semaine. Le *Look Mumm, No Hands* à Old Street, une avenue branchée de l'est de Londres, est devenu une étape incontournable depuis son ouverture. L'initiative existe déjà en France, à Nice, avec *Bic bar*, vélo-café associatif qui propose des locations de vélo à l'heure ou à la journée tout en conviant les cyclistes à déguster la cuisine maison mais aussi aux Etats-Unis à San Francisco où le *Vélo Rouge café* propose des repas, des concerts, des jeux de société...

Jouer, pour s'amuser comme pour le sérieux

Décidément, que se passe-t-il dans le monde du jeu pour à ce point séduire les collectivités locales ? Le marché des serious games est en pleine explosion. On connaissait l'indéboulonnable Sim City mais avec le programme City One réalisé par IBM, voici un tournant : ce programme de simulation permet à toutes les collectivités d'évaluer sérieusement les coûts de leurs choix de développement urbain, de gérer au mieux leurs programmes de déplacements, d'évaluer les émissions de CO2. A voca-

tion informative, persuasive, idéologique, les jeux sérieux utilisent le ressort ludique du jeu vidéo pour faire passer des informations. Surfant sur la vague du développement durable, les villes et institutions publiques les plus innovantes se sont approprié cet outil pour sensibiliser leurs citoyens à l'environnement mais aussi pour communiquer une image plus verte. Ainsi, au Brésil : Citrin Building Sustainability est un projet commun interdisciplinaire entre les étudiants d'une université brésilienne, alliant les univers de Tetris et de SimCity. Le joueur tient le rôle du maire de la ville et doit prendre rapidement des décisions durables pour le confort de ses habitants et pouvoir prétendre conserver son siège le plus longtemps possible. Aux Etats-Unis, EnergyCity a été créé par The Jason Project en partenariat avec le National Geographic, le National Oceanic and Atmospheric Administration (Noaa) et la Nasa. Du sérieux, donc pour ce serious game où l'utilisateur doit imaginer les solutions énergétiques d'une ville, en prenant en compte les questions économiques, sociales et environnementales, tout en négociant avec toutes les parties prenantes pour pouvoir satisfaire les besoins énergétiques d'une population croissante au fur et à mesure du jeu. En France, le challenge de ClimCity est de réaliser un plan climat sur 50 ans et d'adapter la ville aux changements climatiques à venir. Dites, sérieusement, entre nous, rien ne vaut une bonne partie de Monopoly...