

Conclusions journée :
« Habiter durablement nos territoires : des réponses concrètes »
Université Bretagne Sud, Lorient

Ronan le Délézir
Yves Lebahy
Jacques Beauchard

Où habites-tu ? Où habitons-nous, et comment ?

En introduction nous nous sommes posés ces deux questions, les observations et les analyses des communications relatives aux thèmes ci-dessous, permettent de répondre, en partie, et nous apportent des repères pour traiter deux questions existentielles : Qui sommes-nous ? Où allons-nous ?

Le détour par l'habiter et le territoire permet de cerner notre identité et d'agir sur elle. L'apparente naïveté de ce questionnement s'efface dès que nous prenons en compte le monde nouveau qui est le nôtre et qui demeure largement inconnu. Il y a un siècle 80% de la population française vivait à la campagne, 20% à la ville, aujourd'hui la proportion s'est inversée. L'urbain s'est généralisé¹ suivant des modes imposés, la ville s'est répandue dans l'espace : nous sommes devenus des nomades-sédentaires². C'est aujourd'hui que nous devons

¹ Thierry Paquot « Terre Urbaine » ed. La Découverte Paris 2007

² Jacques Beauchard « La Bataille du Territoire » ed. L'Harmattan Paris 2000

élaborer une culture urbaine que requièrent nos conduites et dont dépend notre survie.

En l'occurrence, les analyses ont été construites au regard de quatre thèmes :

*Urbanisation sans limites : quelles conséquences pour la périphérie ?

*Densification et réflexion sur la ville

*Eco-construction

*Processus de concertation et appropriation citoyenne

Treize interventions apportèrent des éléments de réponse, regroupés, ici, suivant les quatre points ci-dessous :

I La représentation des espaces habités

II Comment faire la ville durable sur la ville éclatée ?

III Echelles de la coopération territoriale

V Une culture nouvelle de l'habiter et de l'urbanité

I La représentation des espaces habités.

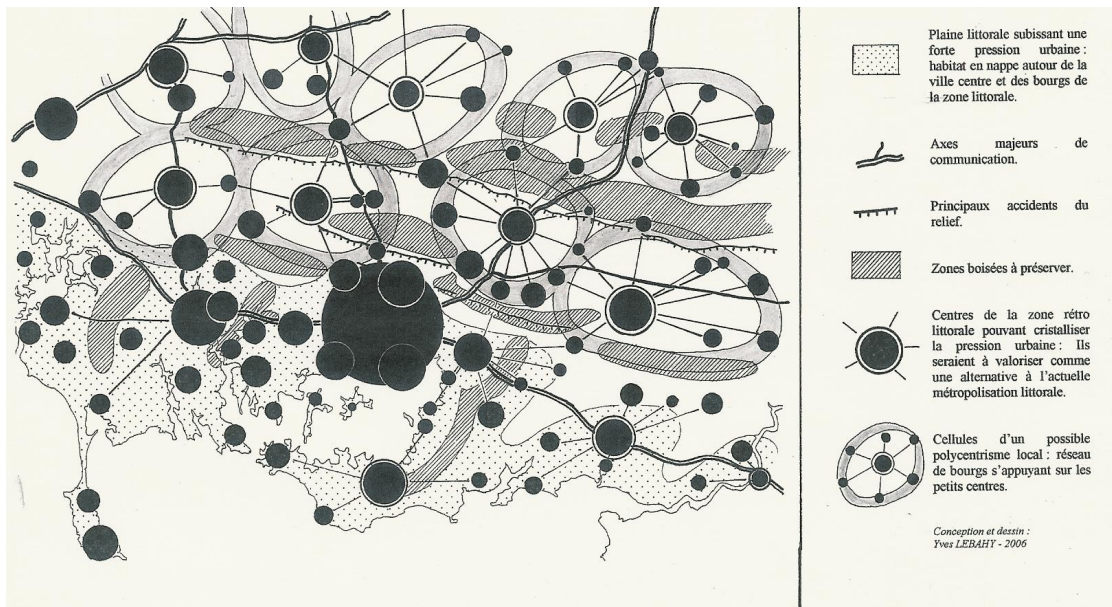
Celle-ci ne va plus de soi. La forme de l'urbain se dilue dans une nébuleuse. Dans le Vannetais, « on en est à la troisième » périphérie, (Marion Le Berre) et rien ne semble devoir corriger le mouvement. En fait l'urbanisation extensive, entraînée par l'attrait du Golfe, conduit à sur affirmer un centre unique, le vieux Vannes, suivant une représentation qui autour d'un cercle central fait apparaître des cercles concentriques successifs. Cette hégémonie réelle et imaginaire du modèle Centre/Périphérie, a pour effet de détruire, ou de dissoudre les autres centres, au fur et à mesure que ceux-ci s'affaiblissent : c'est une banlieue de première, deuxième, troisième couronne qui se dessine. Celle-ci se connecte sur une urbanisation en ruban, qui relie entre elles les nappes urbaines côtières, et, l'ensemble en cours de formation préfigure une métropolisation littorale, sans rapport avec les identités locales, sans maîtrise de la mobilité, lourde d'effets pervers, dont la banalisation des sites, la destruction des

lieux, pointent la destruction, en cours, du patrimoine³. Réagir et maîtriser le phénomène en promouvant « une démocratie participative » (Thérèse Thiery) suppose tout d'abord un changement de la représentation, tant le représentant élu, à charge, aujourd'hui de l'élaboration de celle-ci à partir des points de vue qu'il s'agit d'étayer tout en se gardant de la fuite en avant dans le fonctionnalisme de la mobilité générale, ou à l'inverse de la fuite nostalgique dans le retour au temps passé.

Contre le mouvement spontané et contagieux de l'urbanisation, au coup par coup, de lotissement en lotissement standard, de zone d'activité en zone d'activité bric à brac, il s'agit de repenser voir de réinventer tous les lieux centraux (Stéphanie Garces). Pour cela il est pertinent de rattraper la réalité, en partant d'un « polycentrisme maillé » suivant la carte, ci-dessous. Suivant, aussi, une deuxième carte, qui reste à établir, et qui mettrait en évidence « l'aire transactionnelle » (pôles+réseaux+trafics+services). Quelle est la meilleure représentation possible de celle-ci, sachant qu'il s'agit d'identifier ainsi les flux suivant des aires, qui ne saurait se confondre avec des territoires? Si on considère l'aire des flux locaux n'est-ce pas celle des routes départementales qui est la plus pertinente? Mais si on s'attache au transit littoral, on retiendra alors l'espace régional, voire le niveau national ou européen, puisqu'il faut faire intervenir les liaisons maritimes et aériennes. Tout en se demandant comment le système urbain (polycentrique et maillé), ignore, valorise ou met en danger, les Pays Maritimes du Morbihan ? Ces différentes représentations ne sont pas a priori convergentes, et pourtant il faut les rapprocher, ne pas faire d'impasse.

D'où « le comment faire la ville durable sur la ville éclatée » (André Lagathu) ? En somme il s'agit de partir de la situation actuelle, non pour la nier, mais pour la corriger en vue de protéger et valoriser le bien commun du littoral breton (Laurent Kerlir) et de la maritimité, suivant une urbanité moins violente, tout en valorisant une culture de l'être ensemble. Est-ce possible ?

³ Yves Lebahy Ronan Le Délézir « Le Littoral agressé » « Pour une politique volontariste de l'aménagement en Bretagne » Ed. Apogée diffusion PUF 2006



Polycentrisme du Pays de Vannes, qui figure aussi une aire transactionnelle.



photo aérienne de l'urbanisation de la rivière d'Étel

La projection de cette photo aérienne dans l'angle ouest de la carte du polycentrisme du Pays de Vannes, montre une urbanisation diffuse ordonnée par le réseau des routes qui rendent accessible le littoral. Ce type d'urbanisation en nappe se prolonge tout autour du golfe, tandis que les zones d'activité se distribuent sur l'axe de la N165. On discerne l'intérêt d'investir, les centres de la zone rétro littoral, comme le recommande, ci-dessus, Yves Lebahy.

II Comment faire la ville durable sur la ville éclatée ?

Qu'est-ce qu'une ville ? De la « proximité, de la diversité, de la densité, de la durabilité » propose Sylvain Coquerel. En simplifiant encore et pour suivre cette perspective, disons que la ville se fabrique sur un territoire (ou plutôt une aire) , au regard d'un site et d'une situation, entre conception et gestion des vides et des densités, suivant un maillage des échanges : une économie.

Les villes concentrent et produisent des pleins mais se déclinent suivant une architecture du vide, et posons que celle-ci est par excellence le site du bien commun, la protection du patrimoine primaire.

Les Grecs savaient que le centre de la Cité était symboliquement et physiquement vide, que nul, prince ou marchand, ne pouvait se l'approprier. Décliner le vide à toutes les échelles pour donner forme et qualité aux figures de la centralité, tel est l'un des enjeux majeurs : passer de la matérialité du plein, à l'esprit du vide. En somme le vide est à réinventer. Par exemple, l'opération Kervenane à Lorient (Marie-Christine Detraz), traite le vide imposé comme espace délaissé et lieu de rejet, d'insécurité, image d'exclusion, pour le convertir en lieux intermédiaires, en sites, et offrir des passages identifiés, qui parlent et permettent d'entrer en relation : ainsi l'autoroute urbaine et son effet frontière, en travers de la cité, est convertie en une route de transit, insérée dans son environnement. Gérer le vide pour gérer le plein suppose que soient redessinés, voire réinventés, autoroutes, routes, rues, venelles, chemins, sentiers, places, placettes et ronds points, carrefours, comme autant de moments caractéristiques de l'espace public⁴. Et de ce point de vue le traitement du lotissement commence par le choix d'une architecture du vide par rapport au plein : l'emprise foncière, l'inscription dans

⁴ Bernard Lassus et Christian Leyrit « Autoroutes et Paysage » ed. Demi Cercle Paris 1994

l'ancien parcellaire, la conception et la surface des parcelles à bâtir, la disposition du bâti, la variété et la forme des passages, le traitement des placettes, le jeu des façades, des jardins et des haies, impliquent des représentations types⁵(Yannik Mahé). Celles-ci se prêtent à devenir les objets privilégiés d'une démocratie participative, car il s'agit d'élaborer une culture de l'habiter comme choix de vie individuel et collectif, en partant, non d'une idéologie, mais d'une approche pragmatique et comparée des formes et des conceptions.(Stéphanie Geslot). Enfin il s'agit d'accéder au territoire, comme espace politique. Ne faut-il pas et tout d'abord, prendre en compte l'aire transactionnelle,⁶ et ses évolutions possibles, en rapport avec les transformations de la mobilité, ce qui appelle la prise en compte des quatre niveaux évoqués, tout en se concentrant sur le niveau départemental comme celui des routes de proximité et de transit, à preuve la polarisation des routes par les chefs lieux eux même ordonnés par la ville préfecture. On s'intéressera particulièrement aux pôles des gares routières et SNCF, ainsi qu'à la carte des flux détenu par la DDE. De même les trafics des zones d'activité prennent place sur cette carte, d'autant que le site et la situation de ceux-ci sont souvent en rapport direct avec une aire locale de transit. Ensuite, et au regard de l'aire départementale des communications, (sans oublier les zones Wifi ou ADSL), on retrouvera les sites et les paysages, y compris les paysages urbains, pour les intégrer comme patrimoine. Par exemple, on prendra en compte le bocage et son habitat dispersé, ce qui appelle une approche patrimoniale du hameau (la Fondation du patrimoine, finance leur réhabilitation dans la Creuse) ainsi que du système des villages et du bourg, mais aussi des villes portuaires⁷, des rivières et des fleuves, de la côte et du Golfe, ce qui implique une application singulière de la loi littorale.

⁵ Corine Garnier, Véronique Le Bars, Yannick Mahé, « Le Lotissement » « Pour un projet urbain de qualité » CAUE du Morbihan

⁶ Jacques Beauchard idem p 21 et ss.

⁷ Yves Lebahy « La ville-port atlantique : un élément fort de notre organisation territoriale et de notre patrimoine urbain régional » in « Le Littoral Agressé » opus cité p50-57

Enfin ne faut-il pas admettre que l'eau, à commencer par celle du ruissellement, est en Pays Maritime, l'indicateur central des équilibres indispensables à la survie (Dominique Héлары).

Simultanément, il est nécessaire de concevoir et de gérer les lieux de la densité :

Les pleins des plans masse, du lotissement à la zone d'activité, ne sont pas des masses inertes, mais figurent des lieux centraux. Ces lieux polyfonctionnels gagneraient à être modulables, adaptables et bien dessinés (on en est loin, à la différence des Britanniques), en rapport symbolique avec le site dans lequel ils s'inscrivent. Ce qui appelle un accompagnement par des chefs de projet, et leur coordination à un niveau départemental (Stéphanie Garces). Plus généralement ce sont tous les lieux centraux qui attirent les gens en nombre qui méritent d'être réinvestis et souvent réhabilités. Car la banalisation des « périphéries » est induite par la dilution des centres secondaires, ou sur une fonctionnalité qui néglige toute esthétique, par commodité. La conception de la centralité, tel, par exemple, l'assemblage des volumes, des façades et d'un jardin, autour d'une identité, avec une signalétique propre ne peuvent plus être négligés. On affirme que l'architecture n'intéresse plus, que seul compte les coûts du foncier et du bâti. Et, pourtant, sous la pression de l'opinion publique, le grand et le petit patrimoine architectural donnent lieu à des manifestations populaires et demandent à être sans cesse réinscrits comme repères de l'espace urbain.

Penser la densité c'est, à tous les niveaux, concevoir et dessiner, voire débattre, de ce qui fait centre et sens.

L'habiter se veut, aujourd'hui, au centre du monde, et implique une variété d'accessibilité, dont les services Internet, et une mobilité maîtrisée, à cela s'ajoutent la prise en compte de l'environnement et du voisinage, ainsi que la conception du lieu résidentiel. D'où un « éco logis » intégré, objet idéal d'une démocratie participative (Stéphanie Geslot), et un travail créatif autour de la planification du lotissement (Yannick Mahé).

Enfin, la gestion de la densité appelle la gestion du peuplement, et l'examen de ses effets pervers. Faut-il le rappeler la démographie est le facteur déterminant de l'avenir. Par exemple le renchérissement du foncier⁸ exclut les couples jeunes et modestes du Golfe, le vieillissement rapide de la population locale menace les écoles de fermeture, tandis que parfois plus de 70% des maisons, en résidences secondaires, demeurent vides les ¾ de l'année, alors que leurs propriétaires se liguent dans des associations pour s'opposer aux projets de logements sociaux. En fait la société locale perd alors toutes ses capacités attractives, elle disparaît comme telle, et laisse place à des espaces mornes et froids. D'où l'intérêt de l'opération « Jeunes ménages » initiée par la ville d'Arradon, qui, via son PLU, et une ZAC, refuse tout autant de devenir une commune dortoir, qu'un espace dédié à une vieillesse dorée (André Gall).

LES ÉCHELLES DE LA COOPÉRATION TERRITORIALE

Sachant que, la périurbanisation se présente comme une somme d'intérêts particuliers amalgamés (André Lagathu), nous retrouvons l'ordre d'une coopération horizontale que met en mouvement la démocratie participative, mais aussi et simultanément des coopérations verticales : communale, intercommunale, d'agglomération, de l'aire urbaine, nécessaires au PLU, SCOT, PADD, PAEN, enfin SAGE !

D'où le problème de la construction de ces représentations successives et superposées. La complexité se prête a priori à n'être que l'affaire de l'administration, qui elle-même bute sur ses niveaux de compétence sectorielle, et leur hiérarchie. Alors pourquoi ne pas explorer la démarche décrite par Thérèse Thiery, qui vise l'animation d'un triangle entre les trois pôles « expertise d'usage », « experts », « élus », elle implique une ascendance vers l'intérêt général, posé comme le centre de gravité du triangle ? Plusieurs exemples donnés ont laissé penser

⁸ Ronan Le Délézir « Turbulences en Bretagne » in « Le Littoral agressé » op. cité, p41

que le schéma fonctionnait. Il semble qu'il faille animer le débat initial, premier, lié à l'habiter et à ses modes. La « représentation » pourrait se construire à partir de là. Encore faudrait-il illustrer celle-ci, avoir pour ambition de la dessiner, et de mettre en scène le débat, pour ensuite l'enrichir en le faisant remonter, avant de le faire redescendre... Tout en osant utiliser pour ce faire, des moyens modestes. Ce qui prend beaucoup de temps, et rencontre le problème de la morphologie urbaine : quelle ville possible et durable voulons nous, et suivant quelle forme inscrite dans le territoire habité? En outre le pôle « experts » ne doit-il pas suivant l'enjeu urbain local, comporter des acteurs, tels ceux décrits par Stéphanie Garce ? Certains se situent d'emblé au niveau départemental (Laurent Kerlir), voire même régional, sinon européen (le légume industriel Doucy).

Mais suivant les enjeux urbains se repose la question de l'échelle la plus pertinente où s'organise le débat central. Par exemple, la plupart des entreprises et des services, se situent dans une aire transactionnelle qui reste à circonscrire et qu'il faut sans cesse reconsidérer, tant la mobilité et les communications sont soumises à des évolutions successives, et parfois majeures. D'où un aménagement de l'espace et des perspectives économiques au niveau de la communauté de communes (Thierry Burlot). Il s'agit de réhabiliter et de protéger l'espace patrimonial, tout en maîtrisant l'espace transactionnel et les aires qui le constituent. La tâche est énorme et suppose la mobilisation de la société, est-ce possible ? (André Fichant)

Une approche globale s'impose, elle confère une position et une responsabilité centrale aux villes, car il n'y a pas de Pays sans ville, soit deux outils de gouvernance : la GIZC (gestion intégrée des zones côtières) et le SCOT (Schéma de Cohérence et d'Orientation du Territoire)⁹ tandis que la mise en valeur du Pays Maritime (Yves Lebahy) s'imposerait, ici, comme espace de référence. La GIZC, le SCOT, le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau) ne devraient-ils pas souvent se superposer ?

⁹ Idem p157-178

Une culture nouvelle de l'habiter

Décliner le vide comme bien commun, penser son architecture, pour rapprocher économie et patrimoine, conduit à une nouvelle vision de l'urbain.

Une ville-pays, polycentrique, se dessine. Nous tenons beaucoup à l'idée de Ville-Pays Maritime, car nous avons peur des coalitions de collectivités posées contre la ville, et inversement de la ville sans responsabilité à l'endroit du site dans lequel elle s'inscrit et où elle doit prendre responsabilité est catastrophique du point de vue du développement durable. Se trouve alors reposée la question de l'échelle de la ville, faut-il s'en tenir à celle du début du XXe, ou admettre celle qui s'est étendue et qui justement pose problème ? Car ce n'est plus le champ visuel qui circonscrit la ville, ni celui des statistiques « INSEE » qui cernent une aire urbaine, mais celui des transits locaux, qui ne peuvent être rapportés à un centre unique, comme le fait l'INSEE (par commodité de calcul), qui ignore, a priori le polycentrisme. D'où la nécessité de représenter les aires locales de l'espace transactionnel (pôles+réseaux+ trafics+services), au niveau des Pays, du littoral, des estuaires, du Morbihan, et de la Région.

Note critique d'Yves Lebahy sur les territoires pertinents :

Indépendamment de l'intérêt différent que nous portons entre d'un côté l'affirmation du département comme cadre essentiel de gestion d'un territoire et de l'autre le Pays, cadre que pour ma part je préfère , il y a des raisons géographiques qui interfèrent et me font pencher pour cette seconde structure comme territoire opérationnel d'une politique potentielle d'aménagement plus adaptée aux contingences de ces littoraux. Sans cela, je n'aurais pas développé le concept de Pays maritime, même si à l'époque, je n'en percevais pas tout l'intérêt complexe.

Une donnée en effet prime : le déterminisme physique ! Certes, il n'a plus cours et pourtant c'est lui qui en partie, dans une grande tradition d'analyse vidalienne, a défini le cadre d'organisation de ces sociétés littorales pendant de longs siècles. Il repose sur ces bras de mers, ces rades, ces rias, point de départ d'une organisation sociale pour des populations qui fort probablement sont venues par la mer, pour qui les rivages étaient des lieux de circulation et d'économie complémentaires liant les apports de la terre à ceux de la mer. Mais compte tenu de leurs faibles moyens de navigation, de conditions climatiques peut-être plus dures et en dépit de leur capacité à affronter les mers, ces populations ont trouvé un refuge formidable dans ces lieux protégés et fructueux sur le plan des potentialités de survie. C'est ainsi que ce sont développées ces cellules de vie à l'origine des premières villes-ports, lesquelles seront organisées en tant que telles à l'époque gallo-romaine.

Il y a donc eu autant de communautés donc de villes-ports que de rentrants de la côte. Or tous reçoivent un cours d'eau, petit fleuve côtier résultant des réseaux hydrographiques surdimensionnés de la dernière glaciation, et longtemps cause de problème en matière de franchissement terrestre mais aussi lieu de vie nécessairement et de richesse à cause de la rupture de charge que cet obstacle occasionnait (d'où le concept de ville-pont de Maurice LE LANNOU).

En quoi ces éléments définissent-ils un ensemble géographique particulier, un territoire à part entière ?

- Ils lient, via le cycle de l'eau, un ensemble hydrographique continental (un bassin versant d'un petit fleuve côtier) à un bassin de mer bordière plus ou moins fermé qui recueille les nutriments issus de la terre. Il en résulte une vie halieutique fort riche qui a permis le développement de la cueillette d'abord, puis de la pêche ensuite, voire de l'aquaculture aujourd'hui. Cette interdépendance terre/mer est essentielle et lie le sort des populations résidant sur un tel territoire mi-terrestre, mi-maritime (ex : le CTE de la rivière d'Etel, le 1er à poser cette question de cohabitation entre ostréiculteurs et agriculteurs en 1997). Tout

aménagement à terre a une incidence en mer, via l'eau le plus souvent. La question des SAGES y est donc essentielle. Celle de la GIZC aussi pour ces mêmes raisons.

- L'organisation urbaine ensuite joue un rôle qui reste souvent important. Même si nombre de villes-ports sont tombées en désuétude, leur densité reste forte et leur proximité aussi. Dans le département du Morbihan, on peut aisément distinguer les cellules urbaines de Quimperlé, Lorient/Lanester, Hennebont (même si elle se trouve incluse dans la communauté d'agglo de Lorient), Auray, Vannes, éventuellement Muzillac qui actuellement connaît un regain de dynamisme, voire Redon. Ces entités urbaines ont une vie particulière et un territoire qui leur est propre. Elles constituent autant de bases pour un système polycentrique souhaité et non hiérarchisé, celui d'un réel Pays maritime.
- Enfin sur un plan politique, tel que celui qu'impose la GIZC, dans une démarche responsable de gestion d'un territoire local, ces cellules urbaines et leur territoire respectif offrent des échelles territoriales locales suffisamment réduites et démographiquement importantes pour mener à bien l'auto-responsabilisation nécessaire à la gestion complexe de ces milieux dans le cadre d'une vraie démarche participative. L'échelon de cohérence de leur gestion ne me paraît pas être le Département mais tout de suite la Région, ce que les tenants de ce modèle d'organisation préconisent d'ailleurs. Cela aurait l'avantage de limiter les clivages entre territoires locaux qu'introduisent les découpages départementaux ce qui pose problème sur la Basse Vilaine, la Laïta, la rivière de Morlaix en termes de gestion car ces estuaires ou rias sont partagés entre Départements différents ce qui se traduit par une non gestion de leur entité.
- Enfin, le Département, dans son mode actuel de fonctionnement centralise peut-être les services techniques nécessaires à la gestion des territoires et à leur aménagement. Par contre il n'est plus en rien représentatif

politiquement des enjeux. Les conseillers généraux, sont souvent peu cultivés en matière d'aménagement, et par exemple, les réunions publiques face à l'extraction des sables ont bien montré leurs difficultés. Leur mode d'élection les éloigne d'ailleurs d'un système de démocratie directe, nécessaire à la gestion responsable et partagée d'un territoire local.

Ainsi, pour moi les deux échelons essentiels sont ces Pays maritimes et la Région organe de définition d'un projet commun et régulateur des différents entre Pays maritimes locaux.