

Une première écriture de cet article a été publiée en avril 2003 dans le n° 465 de la revue « Techniques et architecture » sous le titre « La mémoire au présent ».

Pour une conduite durable de l'aménagement

Le rythme de vie s'accélère dans nos sociétés urbaines « développées », alors que le temps court s'impose dans l'action et que le sens même de l'éternité s'estompe dans un quotidien de plus en plus stressant, le patrimoine culturel et naturel apporte le plaisir d'un monde repéré avec ses lieux d'histoire et de mémoire. Le citoyen y trouve ses marques et mesure les excès d'une course à la modernité dans laquelle il se sent souvent oublié.

L'extension de la notion de patrimoine est aujourd'hui considérable (extension dans l'espace, du monument au territoire ; extension dans le temps, des périodes les plus reculées au patrimoine du XXème siècle ...), la considération croissante qui lui est portée illustre paradoxalement l'aspiration à reconsidérer le temps long et commence à influencer sur le développement et l'aménagement.

Elle souligne le besoin de continuité que la création d'un ministère en charge du développement durable met en évidence. Le gouvernement a rompu avec l'usage consistant à fixer, par ministère, des compétences stables et délimitées. Il introduit une forme de compétence nouvelle parce que dynamique (développement) et sans limites (durable).

Pour illustrer ce mouvement, je propose d'esquisser un parallèle entre la conduite de l'aménagement de nos territoires et la conduite d'un véhicule.

Le déplacement d'un véhicule automobile est principalement conditionné par le jeu de deux fonctions activées par deux outils: l'accélérateur d'une part et le frein d'autre part.

L'urbanisation d'une commune évolue sous la responsabilité du Maire. Pour conduire cette évolution, il utilise deux fonctions semblables. L'accélération est alimentée par le développement technologique et économique et par le dynamisme local. Le freinage l'est par le contexte environnemental dans lequel l'intérêt culturel pour le cadre bâti a une place prépondérante (notamment la considération pour le patrimoine architectural, urbain et paysager qui dessine le plus souvent " l'identité " de la commune). Le jeu subtil de ces deux fonctions doit permettre d'évoluer raisonnablement ... sans accident.

À partir de cette comparaison, trois idées méritent d'être développées :

- **Si la conduite sans accélérateur ne mène pas loin , la conduite sans frein est, elle, le plus souvent meurtrière !**

Il est aujourd'hui possible de construire des bolides capables de dépasser la vitesse du son, mais la conscience du danger conduit, bien entendu, à interdire leur circulation dans nos villes et territoires habités. Il est aujourd'hui possible de construire des tours d'habitation de près d'un kilomètre de haut. Malgré les ruptures graves qu'elle engendrent dans le tissu urbain, tant au niveau social que culturel, elles font encore aujourd'hui la fierté de nombreuses villes de part le monde. « (...) Tout ce grouillement accroché jusqu'ici sur le sol comme une croûte aride, est raclé, enlevé et remplacé par des cristaux purs de verre montant à deux cent mètres de hauteur (...) » écrit Le Corbusier dans sa « Ville radieuse ». Peut on encore aujourd'hui adhérer à cette vision de la ville ?

Personne ne nie l'utilité du freinage sur un véhicule. Pourquoi nier son utilité fonctionnelle dans la conduite de l'aménagement et l'imposer, a posteriori, comme garde-fou, sous forme de servitudes rapportées, de contraintes et de protections ? Chacun sait qu'un freinage tardif est source d'accident !

Il est tout aussi absurde de penser pouvoir conduire dans certains territoires avec pour seule fonction l'accélérateur ... et dans d'autres le frein. Pourtant, l'usage n'a-t-il pas été longtemps (et n'est-il pas encore ?) de ne considérer le patrimoine que sous l'angle de sa "protection" et de l'enfermer dans des parcs et des musées ?

En matière d'aménagement, comme sur la route, accélérateur et frein activent des fonctions capitales à coordonner dans la durée, de la conception à la gestion, pour prévenir et préserver des conflits et des accidents de parcours.

Ne serait il pas raisonnable d'encourager cette coordination, par exemple en fondant systématiquement le programme d'élaboration des documents d'urbanisme et d'aménagement sur la culture des lieux et la connaissance du contexte ?

- **La fonction freinage s'exerce sur des territoires ou des lieux dans lesquels les patrimoines naturel et culturel sont intimement liés.**

Ces deux domaines de compétence sont représentés au niveau national par deux ministères, l'un en charge de l'environnement, l'autre de la culture. Or le cadre de vie des habitants n'est pas fait de nature d'un côté et de culture de l'autre. Plus on s'éloigne du niveau national pour se rapprocher du local, plus leur interférence apparaît évidente, dans une réalité territoriale complexe mais cohérente, perçue le plus souvent dans sa globalité.

Les habitants se réfèrent encore et toujours à un lieu («ma ville», «mon pays», «mon quartier», «ma rue» ...), quel que soient les classifications données aux territoires par les professionnels (zones, espaces, secteurs ... urbains, naturels, sauvegardés, etc). Les aménagement sont en général conçus pour les habitants, ne devraient-ils pas pouvoir conduire les

architectes et les urbanistes à mieux prendre en considération leur attachement à la valeur globale du lieu qu'ils habitent ?

Les ministères aux compétences éclatées peuvent difficilement appréhender cette globalité et n'ont, de plus, aucune légitimité pour le faire. En matière de patrimoine architectural et urbain, les règles et directives des documents d'urbanisme sont pour une bonne part imposées aux communes par les services du Ministère de la culture et de la communication, en termes de contraintes et de servitudes rapportées. En matière de patrimoine paysager et naturel, ces règles et directives le sont par les services du Ministère de l'écologie et du développement durable.

Cette sectorisation ne facilite pas la retenue. L'efficacité du frein et sa crédibilité dépendent d'une meilleure articulation, au plan local, des préoccupations culturelles et environnementales. Encore faut-il qu'au delà des services de l'Etat, le Maire et son conseil municipal considèrent l'intérêt vital de cette fonction unique et transversale et dotent leurs services de compétences pour l'activer.

- **L'équilibre subtil entre accélération et freinage est d'autant plus difficile à trouver que leurs puissances respectives sont sans commune mesure.**

Les développements technologiques et économiques bousculent toutes les bornes et font éclater les espaces de vie traditionnels. En matière d'aménagement et de déplacement, ils repoussent nos limites au-delà du concevable dans la vie quotidienne. Le monde tend à s'organiser en réseau. Le lieu, la ville, le territoire -espaces délimités- constitueront-ils encore longtemps la matière à partir de laquelle l'aménagement est conçu ? Ne basculent-ils pas progressivement dans notre mémoire, dans notre patrimoine, pour s'installer dans notre culture? Énergies, communications, transports se développent en réseaux qui engendrent de nouveaux modes de vie en société. Ils ouvrent des perspectives dont la plupart des habitants hypnotisés par la vitesse du spectacle des innovations successives, n'imaginent pas les conséquences. L'accélération creuse les écarts et laisse en rade toujours plus de monde, en particulier ceux n'ayant aucun moyen de suivre ce mouvement effréné.

En réaction, nous assistons à l'émergence des conservatismes les plus extrêmes activés par un freinage intempestif, incontrôlé et souvent violent. La recherche d'un équilibre entre les extrêmes est un jeu instable et dangereux. Les conséquences sociales dramatiques des premières accélérations qui marquèrent, en France, les décennies d'après guerre (notamment en périphérie des villes) sont sans commune mesure avec celles d'aujourd'hui, à l'échelle de la planète.

La solution passe par une prise de conscience du déséquilibre et de ses conséquences, elle sera d'autant plus accessible que le problème est clairement posé.

La considération de la valeur culturelle d'un bâtiment, d'un lieu, d'une ville, d'un territoire est au service de l'amélioration du cadre de vie des citoyens. Le mouvement engagé en faveur du patrimoine a pris une dimension sociale. Il appelle à retrouver un équilibre salubre par le jeu de fonctions régulatrices qu'il nous faut aujourd'hui maîtriser. Il aide à renouer les fils du temps et contribue ainsi à répondre aux besoins sociaux et culturels du présent en évitant de compromettre ceux des générations futures. La considération pour le patrimoine qu'il soit environnemental ou culturel est une fonction essentielle pour **une conduite durable de l'aménagement**. Cette nouvelle orientation témoigne de préoccupations locales actuelles. De plus, c'est une alternative salubre. Elle permet de répondre à ceux qui enferment la notion de patrimoine dans des préoccupations de type identitaires voire intégristes.

Alain Marinos
Le 14 février 2003,
modifié le 25 novembre 2006