

Menace universelle

Pierluigi Tamburrini, Martine Bisauta, Frédérique Calvanus et Marie-Josée Deschênes

Numéro 126, automne 2010

Les états du Vieux-Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/62580ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Tamburrini, P., Bisauta, M., Calvanus, F. & Deschênes, M.-J. (2010). Menace universelle. *Continuité*, (126), 44–47.

Menace

Un bref coup d'œil outre-mer suffit pour constater que plusieurs villes anciennes doivent composer avec des problèmes qui ne sont pas sans rappeler ceux auxquels le Vieux-Québec est confronté. Quelles solutions envisagent-elles ou ont-elles adoptées pour demeurer vivantes ? Leçons de Venise, Bayonne et Bruges.

Venise, Italie



Photo : Pierre Lahoud

par Pierluigi Tamburrini

Venise n'est pas un miracle, mais une ville réalisée par des hommes. Même la lagune qui l'entoure est en grande partie artificielle. Venise est surtout un modèle à ne pas imiter : en raison des choix de ses résidents, le compte à rebours de la Sérénissime est

amorcé. Si l'exode qui se poursuit depuis 40 ans n'est pas freiné, dans 20 ans, Venise ne comptera plus un seul habitant. Ne resteront dans cette ville fantôme que les masses de touristes, qui frôlent actuellement les 50 000 par jour, pour un total de 20 millions par an !

Une telle situation invaliderait le statut de patrimoine de l'humanité de Venise. Un

universelle

statut possible seulement si le citoyen du monde y trouve une ville réelle, composée de gens qui l'habitent et en constituent l'âme.

Devant cette alarmante situation, Venise est la première ville à avoir célébré ses funérailles, le 14 novembre 2009. Mise en œuvre par le comité de citoyens Venessia.com, cette manifestation visait à exposer au monde entier la tragédie du dépeuplement de la ville. Elle a été organisée lorsque le nombre affiché par le « compte-Vénitiens », un compteur qui dénombre les résidents mis en place par Venessia.com, est descendu sous la barre symbolique des 60 000 habitants (ils étaient 174 808 en 1952). Mais l'événement avait aussi pour but de montrer que Venise est encore en vie.

On pourra objecter que le dépeuplement est survenu dans tous les centres historiques du monde, et que tous tendent à devenir la partie muséale de leur ville. Mais le cas de Venise est différent. Car quitter Venise signifie laisser un monde de terre et d'eau pour une tout autre réalité : la *terraferma* (terre ferme). Ce n'est pas simplement quitter le centre historique pour la périphérie : c'est changer de ville.

Comment prémunir cette ville entièrement piétonne, sans embouteillages ni smog, à la dimension de village bien présente, contre l'invasion touristique qui en a déjà fait un musée à ciel ouvert, un grand parc thématique des arts et de la culture ? Cette ville qui a déjà perdu une bonne partie de son identité, de ses commerces de proximité et de ses traditions ? Venessia.com a présenté 10 propositions visant à freiner l'agonie de la ville. Parmi les mesures suggérées : rationaliser les biens immobiliers de l'État, qui appartiennent majoritairement au ministère de la Défense et dont une portion pourrait être transformée en parc commercial pour les Vénitiens, qui y trouveraient en partie ce qu'ils cherchent sur la *terraferma*; instaurer une politique du logement et un moratoire sur le développement de logements pour touristes; revitaliser le tissu économique vénitien. L'objectif : atteindre un seuil minimum de 100 000 habitants dans la ville historique.



Reste à savoir qui pourra réaliser ces interventions. Le problème, c'est que l'État italien freine les meilleures intentions des administrateurs publics. En fait, Venise devrait être confiée à tous ceux qui l'aiment, où qu'ils soient dans le monde. Chacun devrait pouvoir devenir Vénitien. Parce que Venise a été créée par les hommes, et grâce à la contribution de tous.

Pierluigi Tamburrini est journaliste et membre du comité de citoyens Venessia.com.

Ce texte est une adaptation d'une présentation tenue lors du colloque international « Les quartiers historiques : pressions, enjeux, actions » (phase II des États généraux du Vieux-Québec), en mai 2010. Pour lire la version complète : www.ccvq.org/action/dossiers/etats-generaux.htm



En réaction au dépeuplement de la ville, le comité de citoyens Venessia.com a organisé les funérailles de Venise en novembre 2009.

Photos : Giuseppe Mirisciotti



Près de 50 000 touristes visitent la Sérénissime chaque jour !

Photo : Pierre Lahoud

Bayonne, France



Photos : Ville de Bayonne

par Martine Bisauta
et Frédérique Calvanus

Les centres historiques sont les éco-quartiers du futur. Cette hypothèse, la Ville de Bayonne et son réseau de 10 villes historiques européennes* entendent la démontrer par l'intermédiaire d'URBACT, programme d'échange pour un patrimoine urbain durable. Le sigle du projet, LINKS, résume l'objectif que ces villes veulent atteindre : « Low tech INherited from the old european city as a Key of performance and Sustainability ». En bon français : l'héritage *low tech* des vieilles villes européennes comme clé de performance et de développement durable. Les centres historiques présentent toutes les qualités de la ville durable : formes urbaines économes en espace et peu géné-

ratrices de déplacements, matériaux de construction peu transformés de provenance locale, proximité des biens de consommation courante et des services, diversité sociale... Cependant, depuis plusieurs décennies, ils ont subi une importante désaffection : déclin démographique, dégradation du bâti, spécialisation commerciale, paupérisation...

Bayonne ne fait pas exception à la règle. Le risque est grand que son cœur historique soit réduit à la vitrine touristique d'un territoire pittoresque. Mettre en valeur le patrimoine en évitant l'écueil de la « muséification » a été le credo de la Ville depuis 25 ans. Ce n'est qu'au prix d'efforts soutenus qu'elle a réussi à préserver un patrimoine historique menacé et à regagner 600 habitants pendant les 20 dernières années.

Pour retrouver son attractivité, le Vieux-Bayonne doit offrir des solutions de rechange crédibles au logement de périphérie. Le retour des résidents au centre-ville implique la création d'un habitat sain, confortable, économe en énergie. Mais habiter le centre-ville ne se résume pas à la seule question du logement. Habiter un centre historique suppose certains modes de vie : consommation, déplacements, loisirs... Comment cerner ces attentes et y

répondre ? Comment revaloriser les quartiers anciens dégradés sans évincer les populations les plus modestes, souvent les habitants d'origine, qui souhaitent y demeurer ? Comment éviter le risque de la standardisation et de la normalisation des solutions techniques ? Telles sont, entre autres, les questions auxquelles Bayonne entend répondre pour faire de son cœur historique un quartier non seulement durable, mais désirable.

Confier aux habitants le statut d'« experts d'usage », permettre l'émergence d'une véritable « parole citoyenne », valoriser et améliorer les qualités environnementales intrinsèques des bâtiments anciens, ouvrir la porte à l'innovation : voilà les pistes de travail que la Ville partage avec ses partenaires européens dans le cadre du projet LINKS.

Martine Bisauta est adjointe au développement durable et à la participation citoyenne à la Ville de Bayonne, et Frédérique Calvanus y est directrice adjointe de l'urbanisme.

* Delft (Pays-Bas), Veria (Grèce), Budrio (Italie), Freiberg (Allemagne), Almería (Espagne), Kilkenny (Irlande), Evora (Portugal), Brasov (Roumanie), Anderlecht (Belgique)

Plus d'info : <http://urbact.eu>



Bayonne doit trouver des solutions pour attirer des résidents dans son cœur historique.

Inscrit en l'an 2000 sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, le centre historique de Bruges est un exemple remarquable de ville médiévale d'Europe. Située au cœur de la région flamande, Bruges est surnommée « la Venise du Nord » en raison des nombreux canaux qui l'encerclent et la traversent. Ses quelque 20 500 habitants accueillent annuellement plus de 3 millions de touristes, souvent de passage pour moins d'une journée.

En 1975, Bruges a été l'hôtesse d'un colloque international sur la sauvegarde des villes historiques, duquel ont découlé *Les résolutions de Bruges : principes de réhabilitation des villes historiques*. Dans ce document, les villes historiques sont reconnues comme des ressources non renouvelables à préserver, des lieux de mémoire tangibles qui témoignent de l'évolution d'un territoire. Selon l'article 8, l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont garants de leur préservation. Ce document a entraîné une réflexion sur la gestion des flux touristiques à Bruges, avec comme résultat un plan visionnaire de gestion des transports en milieu ancien (1992).

Car dans le centre historique de Bruges, de nombreux irritants découlant de l'achalandage touristique rendaient l'accès des véhicules difficile, voire épineux. Les rues médiévales étroites et les multiples ponts occasionnaient une congestion automobile qui laissait peu de place aux piétons, aux calèches et aux cyclistes. Afin de faciliter les déplacements à pied, Bruges a préconisé une solution originale : un système de hiérarchisation intermodale. Des stationnements et des débarcadères d'autocars situés en périphérie de la ville historique, près de la gare, permettent aux visiteurs d'avoir accès au centre sans y pénétrer avec leur véhicule.

Afin d'accroître l'utilisation de transports alternatifs et de mieux contrôler l'accès des véhicules, la circulation automobile est interdite dans le cœur historique. Elle est redirigée vers une route périphérique, à laquelle on accède par une seule rue où la vitesse est limitée à 30 km/h. Les autocars touristiques peuvent pénétrer à l'intérieur du centre historique seulement pour y déposer les voyageurs qui y séjournent. Ils doivent ensuite retourner aux stationnements situés en périphérie. Qu'ils soient venus en ville en auto, en train ou en autobus, les visiteurs d'un jour accèdent au centre historique à pied ou par les navettes locales, dont le coût est inclus dans celui du stationnement.

Bruges, Belgique

Les rues étroites du centre historique de Bruges rendaient la circulation automobile difficile. Elle y est maintenant interdite.

Photo du haut : Ruslan Kerimov

Photo ci-contre : Boris Katsman

L'utilisation du vélo est encouragée pour visiter la ville. Pour six euros par jour (8 \$), le visiteur peut louer un vélo à l'endroit où les navettes déposent les touristes, au cœur de la ville historique. Des parcours touristiques à vélo avec guide sont offerts. En tout temps, les cyclistes ont le droit de circuler librement dans le centre, et de plus en plus d'espaces leur sont dédiés.

Ces interventions font de Bruges une ville historique agréable à vivre et à découvrir, qui semble avoir trouvé un équilibre entre les besoins contemporains en transport et sa trame médiévale. À nous d'en tirer des leçons.

Marie-Josée Deschênes est architecte spécialisée en patrimoine bâti.

Plus d'info : www.brugge.be



L'usage du vélo est fortement encouragé à Bruges. En témoigne cet impressionnant stationnement de bicyclettes à la gare de train.

Photo : Zhan Kanoyeu