



# LA JOURNÉE SANS VOITURES DE LA ROCHELLE

OU LA DÉMOCRATIE AU CAS PAR CAS

—Isaac Joseph et Anni Borzeix

Ce qui s'est passé le 9 septembre 1997 à La Rochelle peut se lire comme une expérience de démocratie locale. Mais c'est aussi un peu plus, ou autre chose. Les singularités repérables – depuis la forte personnalité du maire, la beauté naturelle du site, jusqu'au soleil généreux, de la partie ce jour-là – risquent de faire de l'ombre à une autre qualité tout aussi importante de la démocratie rochellose à l'œuvre ce jour-là : sa « fibre » expérimentale.

On ne se placera pas dans les lignes qui suivent du point de vue des décideurs, celui des acteurs classiques du politique, dont les intentions affichées et les ambitions déclarées sont directement accessibles. Consignés dans les nombreux documents de communication, plaquettes ou articles, rédigés avant et après l'opération, comme dans les nombreuses réunions publiques et les interviews livrées aux médias, destinataires privilégiés et co-producteurs de l'expérience, ces messages ont été abondamment livrés au public et largement commentés.

C'est du point de vue de ce public, justement, limité plus précisément ici aux citadins, originaires de La Rochelle ou pas, mais présents ce jour là dans la ville et sur les images de la télévision, qu'on se situera pour réfléchir à la nature et aux modalités inédites de leur implication dans l'expérience. A partir des rushs tournés par la télévision, on s'attachera d'abord aux formes manifestes, directement lisibles à l'image, aux formes sensibles de cette participation collective à la « chose publique » qu'est une ville quand les voitures à essence en sont, pour un jour, exclues.

## De l'automobile au play-mobile

La raison d'être de cette journée a été officiellement affichée soit en termes de santé publique (réduire l'oxyde de carbone qui menace tout citadin) soit en termes d'écologie urbaine (réduire les embouteillages dans le centre-ville historique, accroître son accessibilité pour tous en garantissant une circulation plus fluide). Dans les deux cas, la peste prend les traits de l'asphyxie : celle des poumons, pour les personnes et celle de ses artères, pour la ville.

Ce que montrent les images tournées le 9 septembre c'est en effet l'expérience collective et très festive du

plaisir de la mobilité gratuite (au double sens de non payant et sans finalité instrumentale), de la rue pour tous, envahie, réinvestie.

« Elle est belle ! » répond un gamin en casquette, au volant d'un engin six places à pédale, au journaliste de la télévision qui lui demande « que pensez vous de la journée ? ». « On est sur une autre planète » explique un chauffeur de taxi au volant, pour la journée, de son engin électrique. « C'est super votre truc ! », lance un cycliste,



À cycle galant...

enthousiaste, au policier de service, lui-même en tenue de course, son vélo à la main. « Un vrai régal », dit une dame en vélo, « j'ai goûté au plaisir, je vais m'en racheter un ». « Nous nous étalons ! », explique le gérant d'un bistrot, installé pour l'occasion, sous un parasol, au milieu de la rue, anticipant la création prochaine d'une zone piétonne. « On a le sentiment de glisser en silence, de pouvoir passer partout sans déranger », confie à la caméra le conducteur d'un scooter électrique. « On redécouvre le

Page de gauche : Il n'est de poignée de main que du piéton

Les Annales de la Recherche Urbaine n° 80-81, 0180-930-XII-98/80-81/189/9 © METL.

son, on ne crie plus, ça résonne bien avec l'eau et les gens baissent le ton», constate un piéton.

En laissant les voitures au garage ou au parking, on a beaucoup joué à se déplacer, à se mettre en scène, à se faire voir, à être vu, se déplaçant. On a marché, glissé, pédalé, déambulé, flâné, pris part avec bonheur à une sorte de *paseo* géant. Seul, à plusieurs, en bande, en couple ou en groupe. On a chaussé les patins, sorti les *skate boards*, ressorti les vieux vélos et les carrioles d'antan, attelé quelques chevaux, retrouvé des side-car, rempli des brouettes, bricolé des pédalos à roulette... On a utilisé, réutilisé, rafistolé tout ce qui sert à bouger, à accroître la mobilité. Autrement dit, on a joué à «*play mobile*» à l'échelle d'une vraie ville, dans un corps à corps aimable, ludique, bon enfant. Une parade célèbre une date, commémore un fait marquant de l'histoire collective. A La Rochelle, on a paradé ou pédalé pour célébrer un événement sans passé ni précédent pour rendre hommage à la ville comme «chose publique».

Mais qu'a-t-on fêté au juste? La ville interdite aux automobilistes, libérée, rendue aux piétons et aux cyclistes, dépolluée, enfin respirable, propre, purifiée? Ou la ville pacifiée, démotorisée et silencieuse où l'on peut enfin se parler, s'écouter, s'entendre, converser? Les deux sans doute. Mais ces deux explications sont insuffisantes. Les résultats des mesures enregistrées sont d'ailleurs mitigés. Si le bruit, en nombre de décibels, a effectivement chuté dans les rues principales – au point d'enregistrer une hausse sensible en fin d'après-midi, lorsque la circulation des bus s'est intensifiée – la baisse du taux de pollution, elle, est moins facile à évaluer. Les polluants «de fond», l'ozone en particulier, n'ont pas baissé (les véhicules circulent tout autour de la zone interdite et l'ozone diffuse), même si les indices relatifs aux polluants «de surface», aux gaz d'échappement ont, quant à eux, nettement baissé. Et d'ailleurs même si les indices étaient plus convaincants y aurait-il vraiment de quoi faire la fête? La mesure est affaire de responsables et d'experts. Elle entend fournir des preuves solides, susceptibles de convaincre d'autres experts et d'autres responsables par leur objectivité et leur scientificité. Et sur ce terrain, la télévision se montre très curieuse, insistante. Trois experts seront longuement interrogés et filmés. Mais leur réserve prudente, jointe à la complexité technique des données mesurées, ne sera pas retenue dans le montage final qui passera à l'écran d'«*Envoyé Spécial*». La télévision a besoin de certitudes, de chiffres limpides, de comptes ronds. Et ceux récoltés ce jour-là ne sont pas, semble-t-il, de cette veine.

Ce qu'on a fêté dans les rues ce jour-là c'est l'événement lui-même et l'expérience qui l'a permis. Pour une grande majorité des personnes filmées, elle va «dans le sens de l'histoire». Certaines voudraient qu'elle soit renouvelée. Chacun y va de son idée sur le sujet: trois jours de suite, une fois par mois, tous les samedis, le mercredi... Mais aussi et peut-être surtout, l'expérience «pour soi», pour soi et «avec les autres», celle à laquelle

chacun, à titre personnel est convié, à titre d'expérimentateur, à participer, *in situ*. Car tout citoyen, ce jour-là, est un participant «ratifié», légitime, qui a le droit d'avoir un avis et de le faire savoir. Chacun sait que le test est observé, filmé en direct pour la télé, fait pour être vu, et ensuite évalué. On fête peut-être moins l'absence objective de voitures que la sensation subjective de liberté, d'autonomie, de mobilité mise en scène par tous et pour tous. Cette liberté a beau avoir été soigneusement préparée, savamment orchestrée et planifiée, chacun sent bien qu'il est à la fois acteur et auteur de la pièce.

## «*Première mondiale*»

La journée sans voitures avait été annoncée par ses promoteurs locaux qui réunissaient à la Mairie les différents services municipaux et les représentants des associations quelques jours avant son lancement, comme une première mondiale. Comment s'organise et se construit un événement de ce genre? Quelles sont les «conditions de félicité» de cette annonce dès lors qu'elle n'hésite pas à anticiper le retentissement d'une initiative de lutte contre la pollution qui aurait pu demeurer prudemment dans les limites d'une expérimentation locale.

Lorsque, deux mois plus tard, le 25 octobre, France 2, à l'initiative de l'opération, consacre la totalité de son émission «*Envoyé Spécial*», au problème de la pollution, il est remarquable que, l'actualité aidant, ce problème ait revêtu en effet une dimension mondiale. Paris vient de connaître avec succès sa première journée de circulation alternée. A la différence de La Rochelle, l'initiative n'a guère été préparée. Elle est pourtant spontanément plébiscitée par les Parisiens. L'opinion publique semble mobilisée et capable de se montrer à la fois responsable et coopérative, sa réactivité («*responsiveness*» diraient les Anglais) est un heureux événement, le premier d'ailleurs, pour la nouvelle ministre de l'Environnement, Dominique Voynet. La presse a parlé de cette surprise démocratique autant que de l'initiative de La Rochelle qui apparaît rétrospectivement comme un épisode de la fin de vacances, un Festival de plus, une école d'été de l'écologie gouvernementale qui commence à découvrir l'épaisseur des dossiers ministériels et à occuper le terrain médiatique en s'affichant en vélo (Noël Mamère).

La Rochelle relayée par Paris, c'est bien un signe de l'état de grâce. Septembre et Octobre sont un moment civique, à la fois politique et médiatique où la France entretient les chaleurs d'un été de promesses et entend annoncer sa sortie de la morosité. La «première mondiale» peut se constituer en ouverture efficace de ce moment où le relais parisien conduit à ouvrir le dossier de la pollution en général et de la pollution des grandes métropoles en particulier, bien mieux que les initiatives que l'opinion écologique s'impatiente de voir prendre par «sa» ministre. Dominique Voynet, qui

semble être entrée dans la carrière avec une certaine réserve, étudie encore ses dossiers. L'écologie urbaine est bien un dossier et l'exemple de Los Angeles montre qu'il comporte des choix politiques et techniques complexes et à long terme, des dispositifs de mesure et de contrôle, mais aussi des règles du jeu. Entrée en scène du thème de la régulation : les sociétés urbaines sont des systèmes d'activités complexes, entre État, organismes publics et marchés. Toutes les règles du jeu sont bonnes à prendre pourvu qu'on accepte de jouer le jeu. Nous verrons que c'est la formule-clé de l'opération de La Rochelle. « Jouer le jeu », faire équipe pour gagner un pari de civilisation. La dite « civilisation urbaine » dont Dominique Voynet sera l'étendard quelques mois plus tard à l'occasion des manifestations de chasseurs, sera écologique. Tel est le jeu de langage dans lequel l'opinion s'engage en septembre 1997, entre dossier technique et problème de civilisation. Dans ce jeu de langage, les formes de la conviction prospective et celles des mesures techniques se combineront constamment. Los Angeles a des atouts dans ce jeu. Ses méthodes seront présentées à Kyoto quelques semaines plus tard et elles ont la prétention de proposer une procédure d'implication, une manière de faire entrer les pollueurs dans le jeu. Le pari de la lutte contre la pollution, qui concerne aussi bien les mégapoles asiatiques ou américaines que Lyon et son couloir de la chimie, ne sera résolu qu'en impliquant les pollueurs, c'est-à-dire en leur proposant un jeu gagnant.

La « première mondiale » de La Rochelle est une opération de communication. Michel Crépeau n'est pas Dominique Voynet. C'est un ancien, dans ce jeu de langage institué de l'écologie. Il a derrière lui une ville, une expérience d'écologie urbaine évaluable sur vingt ans. Tous les innovateurs du champ ont fait, un jour ou l'autre, le détour par La Rochelle. Son équipe locale est éprouvée, elle sait recevoir et montrer, accueillir des foules de festivaliers ou de touristes et sait comment se comporter devant les caméras. Autrement dit, elle maîtrise la communication interne et externe (le rêve des entrepreneurs et des chefs d'entreprises), le jeu d'équipe et le spectacle du match. Elle sait organiser des rencontres, diraient les sociologues, c'est-à-dire non pas seulement des systèmes d'acteurs, mais des actions, non pas seulement des dispositifs mais des moments d'action. Rien d'étonnant donc

que France 2 prenne langue avec La Rochelle. Mais pour comprendre comment la rencontre d'une initiative médiatique et d'une expérience locale est une « heureuse rencontre », il faut ajouter que Michel Crépeau n'est pas seulement l'ancien combattant de la cause écologique. Sa position politique le conduit à saisir l'occasion d'une initiative à la fois républicaine et citoyenne. Par ailleurs, il est sollicité. Ceci n'est pas rien : exonéré des obligations du message, il répond à une interrogation de l'opinion publique formulée par les responsables d'« Envoyé Spécial ». C'est une chance pour le politique que d'arriver en second dans le tour de parole, et c'est peut-être une configuration nouvelle pour les représentants de l'État ou de la puissance publique que d'être convoqués à la fois comme responsables (« Savez-vous accomplir ce que vous déclarez bon ou juste ? ») et comme prestataires (« Saurez-vous assurer l'après-vente, gérer les conséquences de vos propositions ? »). Michel Crépeau est plus libre et ses actions plus déterminées. Plus libre, parce qu'il ouvre le dossier sans être tenu d'en extraire un programme. Plus déterminé, parce que les modalités de son action sont inscrites dans la nature du moment. Ce sont ses ressources et ses contraintes, ses opportunités.

## Jouer le jeu

Dans les faits, la journée sans voitures de La Rochelle n'a pas été la fabrication par quelques-uns d'un événement qui laisserait des spectateurs passifs l'évaluer après-coup. C'est la convergence dans l'espace de l'opinion publique de plusieurs *jeux de langage* : celui des experts



En poussettes libérées des trottoirs...

et des spécialistes du diagnostic, celui des savoirs du contrat et de la production d'assentiments, celui des rituels démocratiques. Cette opération de communication a lieu dans *un monde*, selon l'annonce. La définition

de ce monde ne fait pas de doute : c'est la planète que nous habitons en bonne ou en mauvaise santé, virtuellement accessible ou proche, peuplée de corps en mouvement, mais c'est aussi une *société civile mondiale*

Les problèmes soulevés par les promoteurs de l'opération se trouvent en effet emportés dans le tourbillon des événements réels (par exemple, les incendies de forêts indonésiennes) et des réactions ou réponses de ceux qui y participent. Les participants ratifiés et les témoins de l'événement jugent ces événements en s'ex-



Au pied des remparts

primant devant la camera mais ils jugent et votent aussi avec leurs pieds. Responsables de l'intérêt général lorsqu'ils appellent à la mobilisation ou tentent d'en rationaliser les démarches, ils réagissent aussi à l'occasion. Et l'occasion à La Rochelle, le 9 septembre, est une belle journée. On joue les prolongations des vacances, les touristes sont encore là et les visiteurs du Grand Pavois sont arrivés plus tôt. Le civisme ordinaire commande de sortir, de profiter de l'occasion pour prendre possession des rues ensoleillées du centre ville, de profiter aussi de la gratuité des transports, de la journée de vacances généreusement offerte par certaines écoles. En somme, « tout le monde s'y est mis » et les croyances partagées ont eu de la chance ce 9 septembre.

L'expérience de démocratie locale de La Rochelle est déjà vieille ce 9 septembre 97. Mobilisations festives ou lois de l'hospitalité urbaine sont partie intégrante de l'expérience de la communauté de villes de La Rochelle. Ce ne sont pas les seuls professionnels (commerçants, transporteurs) qui s'organisent pour l'occasion. Celle-ci représente pour tout un chacun un problème ou une opportunité, une gêne ou une aubaine dans son emploi

du temps, dans ses habitudes ou dans son agenda du jour. Dire que tout le monde s'y est mis et a joué le jeu, c'est inévitablement désigner des centaines de *cas*. Denis Leroy avait prévenu son monde dans la présentation de la journée : « A partir d'aujourd'hui tout le monde est un cas particulier ».

Le dispositif de traitement des cas particuliers est une énorme machine dont Denis Leroy, responsable local de la communication, avait énuméré les rouages. Chaque barrage a un talkie-walkie ; les chauffeurs de taxi ont accepté de jouer le jeu ; neuf trains gratuits, 14 trains à 10 F ; les commerçants du centre ville peuvent passer ; un dépliant à 100 000 exemplaires, un numéro vert, les média locaux, le numéro spécial de *Sud-Ouest* dans les boîtes aux lettres, la presse nationale, le 13 heures de France 2, la police sur les parkings, la gendarmerie sur les roades, les bus de la STCR gratuits. Bref, « tout le monde a joué le jeu ».

Par exemple, ce chauffeur de taxi qui explique les limites du véhicule électrique. Certes, il est confortable, mais il manque d'autonomie. Dans la mesure où cette journée sans voitures est une journée de débat public, les habitants et même certains simples visiteurs de la ville sont susceptibles d'être interpellés pour donner leur opinion sur l'initiative, mais aussi pour évaluer les choix politiques ou techniques à venir. On peut imaginer que chacune des personnes ainsi sollicitée est un cas. En l'occurrence, ce chauffeur de taxi n'est pas seulement le représentant d'une « corporation ». Son civisme consiste à *entrer dans le jeu*, habituellement par une formule du genre : « ce qu'il faudrait ». A partir des contraintes techniques de son métier, il oppose des « mesures » à d'autres mesures.

Une initiative de démocratie locale suppose donc non seulement que l'on mesure ses conséquences dans des secteurs d'activité différents, mais qu'on ménage un *espace de transaction* entre les cas particuliers. Ainsi, l'organisation de la journée suppose une phase préalable de négociation entre différents partenaires, une phase de simulation ou de scénarisation des activités et, en cours d'action, elle suppose la mise en place d'une instance de régulation en temps réel ou en urgence.

Ce qui s'est passé à La Rochelle, c'est donc d'abord cela : le traitement efficace d'une collection de cas à l'échelle d'une agglomération, capable de fonctionner en temps réel et d'aider les habitants à surmonter les obstacles à leur participation. *Aider les gens à jouer le jeu*. Ce serait une première manière de comprendre l'enjeu de cette journée pour la démocratie locale. Tout se passe comme si le laboratoire que représente la ville pour ceux qui travaillent à la « participation des habitants » avait organisé une journée portes ouvertes. L'équipe municipale ne passe aucun contrat avec la ville : occasion n'est pas raison, un contrat suppose un réexamen du dossier, une procédure testée et fiable alors qu'il s'agit d'une *partie* dont le format de production a été étudié à l'avance en fonction du calendrier local – un jour de

semaine et de rentrée – et dont l'évaluation se fera sous le format répertorié des dossiers d'Envoyé Spécial» par une enquête et un reportage de terrain agrémentés d'une offre médiatique alléchante qui prévoit que la télévision déplacera le plateau de l'émission à La Rochelle. Le redoublement de l'enquête sur une expérience locale par un commentaire de l'ensemble des séquences de l'émission par un plateau d'experts filmés sur le port de La Rochelle, confirme la réussite de l'opération. Digne d'être exposée au jugement public et de jouer au centre de la société civile mondiale saisie du problème de la pollution, La Rochelle est, ce jour-là, grâce au traitement maîtrisé de centaines de cas, dans le concert des grandes métropoles.

## Échelles et centre

Ces comparaisons liées au montage d'un programme télévisé sont-elles pertinentes dès lors qu'elles opèrent dans la réalité des villes ? Comment comparer l'échelle d'une ville historique de taille moyenne, avec l'échelle de métropoles comme Athènes, Singapour ou Curitiba ? L'enquête dans ces villes, qui ont déjà expérimenté des politiques de restriction de la circulation automobile, permet de répondre. Dans tous les cas, y compris La Rochelle, la défense du centre historique ou du centre des affaires et la régulation de l'accès au centre-ville sont l'enjeu d'un débat qui ne porte pas seulement sur la rationalité d'un choix de santé publique, mais aussi sur le risque d'injustice ou d'inégalité dans le traitement de ce morceau de ville précieux entre tous et qu'on appelle « centre ». Problème d'« équité territoriale » donc, dans le vocabulaire des aménageurs.

Le débat est ouvert, le jour même de l'opération dans les colonnes de *Libération*, par François Ascher : la protection du centre-ville pour sa valeur patrimoniale ou touristique est-elle à la hauteur des défis de la ville contemporaine qui rejette la masse de ses habitants dans des zones mal desservies par les transports en commun ? Peut-on condamner l'automobile sans voir qu'elle représente non pas le confort dont on devrait pouvoir raisonnablement se passer, mais, bon gré mal gré, le mode de déplacement exclusif ou dominant du plus grand nombre ?

Si la journée sans voiture organisée par La Rochelle permet à la ville de participer à ce débat en dépit de la différence d'échelle, c'est pour deux raisons. D'une part, tout le travail de l'équipe de coordination de l'opération a consisté à faire ce qu'il fallait pour que le centre-ville ne soit pas déserté. La journée sans voitures n'a nullement transformé la ville en espace dissuasif ou protégé et le centre historique n'a connu aucun repli comme on aurait pu l'imaginer. La foule plutôt joviale de l'après-midi témoignait de cette volonté de la ville de ne pas se refermer sur elle-même.

D'autre part, et c'est la deuxième raison, l'équipe municipale n'a rien caché de l'effort qu'elle consentait en matière de transports en communs. La journée sans voitures s'adressait en premier lieu aux 30 000 voitures

qui gagnent chaque jour le centre-ville de La Rochelle en leur proposant de mettre en débat les conditions pour le gagner autrement. Il n'y a aucun miracle, ni dans l'expérience, ni dans les conditions de l'accessibilité. La mobilisation d'une flotte d'autobus des villes voisines, le rythme des navettes assurant la desserte des parkings aux entrées de ville, l'adaptation du dispositif policier, tout cela signifiait bien que la journée contre la pollution devait se conjuguer avec une *politique d'accessibilisation du centre*. Moins une dissuasion qu'une organisation des alternatives. Et cette politique concerne et mobilise tous les gestionnaires de villes, villes moyennes ou grandes métropoles.

La question des échelles renvoie alors à celle des moyens mis en œuvre, au réseau de villes sollicitées et à l'offre de transports. De ce point de vue, La Rochelle a donné le spectacle d'une mobilisation massive. Les services transport de la ville avaient « mis le paquet » et la ronde des bus articulés avait quelque chose de *démesuré* pour une ville de la taille de La Rochelle. Mais si l'effort ne pouvait qu'être exceptionnel, il indique clairement que la seule manière de lever les réticences de ceux qui craignent qu'entre centre et périphérie il y ait deux poids et deux mesures, consiste quasiment à saturer l'espace de circulation avec les transports en commun, comme dans ces rues du centre de Londres envahies d'autobus et de piétons aux veilles de Noël.

## Le piéton et le corps commun de la ville

La figure du *piéton* est l'opérateur symbolique de l'écologie urbaine qui commande de bâtir des alliances entre une politique de santé publique et une bio-politique de la mobilité. Dans ce cadre, toutes les villes sont concernées, quelle que soit leur taille et la configuration locale des déplacements. Elles sont peuplées de corps en mouvement et le *corps commun* de la ville, aussi inégalement pourvu soit-il, commande de mettre à la raison, de justifier ces mouvements au regard des biens publics que sont la qualité de l'air, la beauté des pierres et du paysage ou les voies respiratoires de tout un chacun. Corps commun fait d'air, de pierres et de muscles, histoire et présent, choses parmi les choses et capital le plus précieux. L'écologie urbaine vue dans la perspective du piéton a son discours depuis plus de vingt ans à La Rochelle. Michel Crépeau en rappelle la philosophie pratique : tirer les gens vers le haut, faire de la politique l'art du bonheur, rendre aux gens leur sourire et découvrir le son de la personne. La journée sans voitures, « ça va soulager les cordes vocales », dit-il. C'est bien d'un corps commun qu'il s'agit.

Le piéton de La Rochelle circule dans un espace de parole. L'état de ses cordes vocales est donc un signe positif pour la clinique des rumeurs de la ville et la chute des nuisances sonores de 60 % environ accompagne le mouvement de pacification des mœurs auquel aspire la civilisation urbaine. Comme nous ne sommes pas à l'époque des rues piétonnes mais à l'heure des agglomé-

rations et du soutien de l'activité économique, la ronde des bus doit alimenter le centre-ville de flux bien plus importants que ceux que représente la clientèle de proximité. Il n'est pas étonnant dès lors que les indices de pollution de l'air et les nuisances sonores remontent en fin de journée autour de la Place de Verdun : il faut bien qu'une fête se termine et que les « festivals » quittent le centre.

Il y a donc piéton et piéton, pollution et pollution. Une chute de 50 % a été enregistrée au centre-ville mais pas dans le reste de l'agglomération. Si l'opération visait à « voir comment nous vivons dans dix ans », on peut imaginer que les mécréants feront remarquer l'inégale distribution de ce bien public selon les zones et les lieux d'habitation. Les transports, ci-dessus coupables de rappeler le principe de réalité de la fête, sont encore une fois au cœur de l'action. Ils décident en effet des formes d'irrigation acceptables du corps commun de la ville. La Rochelle a su, ce 9 septembre, mettre en vitrine son expérience acquise (flotte de vélos et de voitures électriques en location), saisir l'occasion et mobiliser les moyens nécessaires (taxis électriques new-age et charrettes hippomobiles folkloriques), interroger l'avenir des réseaux urbains en envisageant des plates-formes de marchandises extérieures à la ville et un système de livraisons propre pour les commerces, les entreprises et les particuliers. Autrement dit, tout en assurant l'ordinaire des flux de cette journée du 9 septembre, la ville a continué de jouer son rôle et de préfigurer l'avenir. Elle conjugue le court terme de la mobilisation civique et le long terme des investissements et des inversions des habitudes de déplacement. Journée expérimentale dans la mesure où elle permet de préfigurer une restructuration conjointe du réseau d'approvisionnement et du réseau des transports en commun, la mise en place de plates-formes de déchargement en même temps que des parkings aux abords de la ville.

Le piéton est à cet égard une figure robuste de la résistance au pseudo-réalisme de la ville duale qui séparerait le passé et l'avenir des villes, le patrimoine de la ville musée et les périphéries défavorisées et dévalorisées. Dans un espace de mobilité, ceux qui gagnent le centre-ville en voiture ou ne font que le traverser, ceux qui bavardent sur un trottoir et ceux qui conduisent un camion sont les mêmes à des moments différents. Une campagne publicitaire récente a su exploiter ce thème du citadin « intermodal » tour à tour automobiliste, piéton et cycliste. Dans le clip de cette campagne, c'est la même et charmante personne qui risque de se faire écraser sur un passage clouté, rêve à son volant et expose sa fragilité montée sur deux roues à la brutalité des monstres mécaniques. Le terme technique d'*intermodalité* désigne cette ubiquité de l'usager des villes que les villes encouragent.

Tout au long des phases de préparation et au cours de la journée, le maire et l'équipe municipale ont eu l'occasion de faire avancer les réflexions sur cette notion d'intermodalité, rejoignant ainsi, sur le terrain, les ques-

tions que se pose la recherche sur les transports urbains. En effet, la *mise en réseau* que réclame l'organisation du déplacement des personnes a son pendant dans celle qu'il faut envisager pour l'organisation de l'approvisionnement en marchandises. C'est que l'inégalité subie par les banlieusards peut rencontrer en écho l'injustice que dénoncent les commerçants du centre inquiets de l'avantage des hypermarchés de la périphérie accessibles en voiture. L'adaptation de la distribution des marchandises et des services est l'inévitable corollaire de la régulation de la circulation automobile dans le centre. Aucune de ces deux régulations n'est inégalitaire *a priori* et elles sont toutes deux prioritaires dès lors qu'on se refuse à abandonner les centres historiques des villes denses et leur plurifonctionnalité au développement dérégulé de la « ville émergente ».

L'appel à plus de régulation ne doit donc pas revenir en arrière vers l'égalité abstraite de la périphérie et du centre. C'est à la fois un appel à une mise en réseau des déplacements de personnes et de marchandises à l'échelle de l'agglomération et la défense résolument politique de la ville-centre et de la ville-dense. Paul Chemetov, après d'autres architectes et urbanistes (Antoine Grumbach ou Henri Gaudin), plaide pour des dispositifs de continuité et des opérations de couture dans ces paysages sinistrés que sont aujourd'hui les « entrées de villes ». Mais s'il faut se soucier des portes et des seuils de la ville et de l'intermodalité comme articulation d'un espace urbain fait d'une superposition de seuils, c'est qu'il faut à la fois lutter contre une ville faite de boîtes, de « dedans sans dehors », et cultiver l'art des passages et des accès qui organise le dehors comme lieu-mouvement et qui ne se conçoit qu'orienté vers un pôle ou reliant un pôle à un autre. Dans la ville multipolaire (qui n'a rien à voir avec l'agglomération de périphéries), il est naturel que le commerçant du port parle pour ses clients et pour les marchandises qu'il leur propose, que le coiffeur ait peur des sandwicheries et que le citadin interrogé par radio-trottoir se fasse tour à tour le porte-parole de ses poumons ou de la beauté des pierres qu'il a sous les yeux. Chacun de ces usages de la ville donne la réplique à l'autre. Qualification mutuelle des hommes et des choses.

On pourrait certes imaginer que le même regard critique ou chagrin n'accepte pas aisément le privilège accordé aux « vieilles pierres » du centre-ville attaquées par la pollution. Ceci étant, il faut bien admettre que la régulation du trafic automobile dans les centres historiques suppose la convergence de préoccupations portant sur le corps des personnes, la circulation des marchandises, la qualité écologique des véhicules et la conservation des pierres. Au centre de cet écosystème urbain, le piéton en subit et en répercute les effets, il est au cœur de ce « commerce entre les hommes » dont la matière n'est ni purement sociale (inégalités), ni purement subjective (représentations) mais sensible et objective à la fois.

C'est pourquoi le vocabulaire de l'écologie urbaine bien tempérée («Redécouvrir le son de la personne», «Baisser le ton et soulager les cordes vocales») outre qu'il évoque un régime de cohabitation précis, celui de la proximité et des indices sonores de la conversation («redécouvrir les conversations en ville», dit l'expert), peut voisiner avec le vocabulaire technique de l'intermodalité. «La cohabitation qui doit se faire» pour le chauffeur de taxi, c'est la cohabitation des vélos, des voitures et des piétons. C'est précisément le noyau de croyance que l'opération doit conforter: la paix doit pouvoir régner entre «unités véhiculaires». Autrement dit, le corps commun de la ville est fait d'unités véhiculaires, dont certaines sont mécaniques et il faut une règle du jeu nouvelle entre les machines et les hommes. L'intermodalité est la formule de cette cohabitation réglée. Inégalement réglée si l'on songe à la grande misère de la Place de Verdun, certes en chantier, mais où les banlieusards sont parqués n'importe comment pendant leur attente. A l'image, le contraste avec les voitures électriques de la poste, d'un jaune immaculé et flamboyant, choque. Ces machines là sont mieux traitées que celles qui sont destinées à accueillir et rassembler des hommes.

## La tournée politique

Denis Bayart a proposé récemment d'appeler «métiers de la tournée», un certain nombre de métiers qui ont pour caractéristiques d'exposer ceux qui les occupent aux regards (être visible, se montrer) ou au contact (serrer les mains, saluer de la main) et de contraindre à la mobilité<sup>1</sup>. Le métier de maire, comme celui de l'équipe municipale qui le seconde pour l'occasion, est un métier du public et un métier de la tournée. Que se passe-t-il dans ces moments de présence à la situation où le politique est «sur le terrain»? Est-il «en campagne»? S'agit-il d'un travail de «communication»?

Le maire et son équipe déclarent simplement vouloir se faire une opinion avec leurs «administrés» et au plus près de leur expérience. Il se trouve que partie de ces administrés font partie de l'administration, comme dans beaucoup d'autres villes françaises. Dès la phase de préparation de la journée, Denis Leroy avait campé le décor de l'opération: «Il faut un maximum d'explications. On a besoin de gens et on a pensé d'abord au personnel municipal, le mieux préparé à expliquer sur la voie publique une affaire qui concerne les services publics». On pourrait voir dans cette formule la clé d'une politique de proximité: la mobilisation des services publics, leur compétence communicative au double sens: au sens où elle ne peut qu'être langagière et au sens où elle est la chaîne de coopération du tissu social lui-même.

L'entourage de l'équipe municipale est donc très large et on a parfois du mal à distinguer ceux qui administrent et leurs administrés, les opérateurs et les usagers. Ceci a des conséquences sur la logique de mobilisation et d'action collective, mais ceci a également des conséquences

sur les modalités de leur rencontre sur le terrain: les moments de coopération obligée entre participants ratiifiés de la même opération – les coups de feu du matin et de la fin d'après-midi – alternent avec les moments de simple co-présence avec le cercle plus large des curieux: «Je suis très curieuse de cette expérience», de ceux qui saisissent la moindre occasion de «changer les mentalités», qui sont «prêts à tenter», etc. Le langage qui convient est donc celui des *encouragements mutuels*. C'est la règle de pertinence du jeu de langage de la tournée. Non seulement la proximité et la visibilité qui pourraient se contenter d'un simple «acte de présence», mais la participation à ces différents cadres de l'action publique selon que l'on est «membre» du groupe d'initiative ou «sympathisant» de la cause.

Ce pragmatisme de la tournée ne se conçoit pourtant pas sans principes. Lesquels? Le maire se trouve par exemple face à deux militantes écologistes qui voudraient supprimer les autoroutes à la campagne. L'altercation est inévitable: le maire est contre. Sa politique n'est pas écologique à ce point. Quelques minutes



Tous les moyens de transport sont bons

plus tard, il s'explique: «Le problème de La Rochelle n'est pas la pollution de l'air. Le vent souffle assez fort. Le problème, c'est que les gens ne doivent pas être esclaves de ces cages de fer dans lesquelles ils s'enferment. Vous constaterez que les piétons disent bonjour, les vélos disent «Hello», dans les transports en commun on se parle ou on lit son journal. L'écologie urbaine, ça repose sur la bonne humeur» Principe de bonne humeur ou principe des civilités. La journée est bien une opération pédagogique et, adossée à un argument scientifique, une affaire de mœurs.

## Les pédagogues de la chose publique

Pour ce qui est de la bonne humeur et des civilités, l'équipe de communication n'a plus sa réputation à faire. Qu'elle ait été responsable de deux campagnes

1. Bayart D., *Les traversées de la gare*, Paris, RATP/Plan urbain, n° 118, sept. 1997.



électorales victorieuses, n'est pas sans conséquences : les civilités ordinaires y ont acquis une tonalité et une opérationnalité civiques qui font le charme politique de la ville. La Rochelle n'en finit pas de collectionner les trophées au hit parade des villes de congrès et de manifestations politico-médiatiques : celles du Parti Socialiste, celles de l'Europe en marche, celles des commémorations de l'Édit de Nantes. Cercle vertueux d'une politique de communication qui entend faire la promotion des valeurs humanistes de la convivialité, de la tolérance, de l'aventure et de la découverte associées au voyage. Derniers succès de l'équipe : La Rochelle accueillera la Calypso et la Fondation Cousteau et, le 20 septembre 1998, elle s'est trouvée en quelque sorte au poste de commande du réseau de villes françaises participant à la réédition de l'expérience le 22 septembre 1998.

Il est significatif que ce soit la même équipe de communication qui se trouve ainsi créditée d'un savoir-faire en écologie urbaine et de la culture dramatique qui convient aux villes festivières et touristiques. C'est que les civilités que la municipalité instrumente, ces règles du jeu qu'elle propose de mettre en œuvre progressivement, ne sont pas celles qui tiennent à l'invention du local. Ce ne sont pas les cérémonies du lieu et sa liturgie indigène. Ce sont plutôt les civilités de l'ouverture à l'autre et de l'accueil de l'étranger, celles qui commandent de faire belle figure, qui sacrifient à ce « travail de figuration » que la sociologie des civilités associe à la présentation de soi. D'où le vocabulaire pragmatique de l'équipe de communication : elle entend « organiser le monde » avec autant d'habileté que le demande la compétition des villes entre elles. Que La Rochelle apparaisse ici ou là dans la sphère médiatique comme le village gaulois ne doit donc pas tromper : l'intelligence d'Asterix est une intelligence pragmatique et la « success story » de la ville tient plus aux compétences de mobilisation et de rassemblement, au savoir-faire de la mise en vue et de la fête populaire qu'à la résistance militante aux agressions de la civilisation automobile. A-t-on suffisamment remarqué que le slogan de la journée *sans voitures* n'ait jamais été entendu comme une clôture de la ville ou comme une restriction de son accessibilité mais comme une organisation inédite, comme une innovation dans l'univers des rencontres. L'écologie urbaine interdit moins la circulation qu'elle ne la détourne, elle impose moins des modes de déplacement qu'elle ne propose un agencement plus pertinent des modes.

Reste que pour comprendre la « *success story* » de La Rochelle, non seulement comme une réponse

heureuse, comme une initiative arrivant à point nommé, opportuniste et à propos, mais aussi comme une modalité robuste de l'action publique républicaine, il faut creuser le moment de félicité pragmatique et ses consensus provisoires pour retrouver la « *Bildung* », l'éducation de cet esprit démocratique. Lorsque nous disons que la journée sans voitures constitue, dans son organisation et dans ses conséquences, une expérience civile et civique et une affaire de mœurs, nous la décrivons en effet dans son moment, comme un accomplissement ou une manifestation qui se donne à voir, parle d'elle-même et pour elle-même dans une conjoncture de l'action publique. Mais il est clair que les acteurs de cette manifestation ont une histoire à raconter et que leur succès est une longue marche. Quel serait le « grand récit », quel serait la cause de ce peuple « communicationnel » que La Rochelle sait rassembler ? Quelles sont les raisons que la ville et l'équipe municipale se donnent pour prétendre à la grandeur des villes mondiales ?

D'autres registres et d'autres vocabulaires sont alors nécessaires et l'équipe de communication se raconte autrement, peut-être parce qu'elle doit à son tour répondre de son succès, l'expliquer au politique lui-même en quête de relais et de renouvellement de perspectives. Elle parle alors de l'héritage soixante-huitard, du travail de terrain dans les quartiers cette fois, de la fascination pour le *pallio* de Sienne, du réseau d'associations qui s'est constitué peu à peu ces vingt dernières années, des pesanteurs des « maisons de quartier » auxquelles on a su préférer les collectifs de réseaux avec une structure légère de permanents n'ayant qu'une mission de formation. Ce qui émerge alors, sous la « civilisation des mœurs », c'est une culture pédagogique et républicaine, l'héritage des « instits » de la république, la proximité de la fonction publique et de la culture populaire. Et c'est aussi toute une organisation hiérarchique et non plus seulement communicationnelle de la démocratie locale : les associations de quartier, le Forum des 200 – structure d'évaluation des grands projets de développement urbain, instituée en 1993 – et, enfin, le débat public à l'occasion d'un événement. Culture républicaine du rassemblement organisé qui mériterait d'être analysée au même titre que la culture écologique et qui a culminé dans cette fête organisée à La Rochelle pour commémorer l'Édit de Nantes : 5 000 convives rassemblés par quartiers autour d'une poule au pot. La poule de la tolérance dont l'œuf est une religion civile.

**Isaac Joseph, Anni Borzeix**

> **Isaac Joseph** est professeur de sociologie à Paris X-Nanterre. Il a récemment publié Erving Goffman et la microsociologie, Presses Universitaires de France, 1998, et La ville sans qualités, Éditions de l'Aube, 1998.

> **Anni Borzeix** est directrice de recherche au CNRS en sociologie, membre du Centre de Recherche en gestion de l'École Polytechnique. Elle a récemment coordonné avec A. Bouvier et P. Pharo Sociologie et Connaissance aux éditions du CNRS, 1998.