

IDEA'NIM ASSOCIATION

Politique de la Ville en France, Regeneration en Ecosse

Arts et mobilité
Christine COURTY

2012

6, RUE DU BAIGNEUR – 75018 PARIS

LES TRANSPORTS A GLASGOW
entre INGENIERIE technique et ARTS EN MOBILITE.
2ème versant.



Introduction

Cet article fait suite au premier versant sur la Politique de la Ville en France d'octobre 2012.

Il a été réalisé durant une mission d'assistante dans le cadre du programme Européen GRUNDTVIG : Apprendre tout au long de la vie. Il n'engage que son auteur et ses observations.

Notre question en suspend :

La prospective de la Politique de la Ville en France, la *Regeneration* en Ecosse, peut-elle être la production d'une réflexion sur l'éducation à la culture identitaire, d'un territoire en expansion?

Cette production peut-elle faciliter la cohésion sociale, dans cette nouvelle configuration et son harmonisation avec la nature, dans une économie *monde* ?

« L'architecture du futur construira en imitant la nature, parce que c'est la plus rationnelle, durable et économique des méthodes » Gaudi.

« Comprendre de manière holistique le milieu urbain afin d'en proposer une gestion ou un aménagement différents - et aux mesures finalement très sectorielles auxquelles cette écologie Aboutit »¹.

Les déclics sur les enjeux écologiques et urbains ont du mal à trouver leurs chemins, ignorant l'histoire et les traces laissées par les acteurs de l'urbanisme, de la société civile et des chercheurs, comme nous le rappelle Cyria Emilianoff. L'Art reste un des témoins de cette production, que la mobilité des échanges, dans le temps, long, a favorisé.

De l'ouverture de ces derniers est née l'Université de Bologne en 1088. Carrefour entre les cultures, tournées vers ses voisins les plus proches ou vers l'Orient, elle a ouvert à des expériences entre communautés ou l'esprit participatif du citoyen, proche des communes du Moyen-âge, semble reprendre, aujourd'hui, tout son sens.

La *Regeneration* en Ecosse, dans l'esprit de ses précurseurs nationaux, semble rejoindre ce modèle.

Depuis, de nombreux cadres législatifs internationaux, européens, ne cessent de se multiplier semblant laisser de côté, ce qui fait sens pour le citoyen.

Ils peuvent, peut-être, être un frein à sa participation dans l'élargissement de cet espace, que la mondialisation introduit tout en contribuant à rendre moins floue les contours d'une planète mondialisée.

Méthodologie

Dans la complexité que nous percevons, il s'agit ici, de poser quelques éléments de nos observations.

Nous tentons d'introduire des liens sonores, en pointillés. Ils sont, dans l'interstice des lignes. Une forme de *haïku* (de trait) comme mouvement immédiat dont il ne faut pas chercher le sens. Ils en sont dépouillés.

Définition :

Qu'est ce que la *Regeneration* en Ecosse?

Alex Neil² la définit ainsi :

“Regeneration is the holistic process of reversing the economic, physical and social decline of places where market forces alone won't suffice. This holistic theme runs throughout this Strategy and forms the basis for the propositions and conclusions. “

Une vision ou la société civile, l'économie au service de la société (et non uniquement des marchés), l'environnement, sont en étroite interactions.

La notion de long terme, tout au long de la vie, pour améliorer les conditions de vie et favoriser le bien-être des citoyens doit être la finalité.

Le processus mis en place depuis plus de dix ans, repose sur un préalable :

Une démarche individuelle qui peut s'inscrire dans un projet de communauté, de société, qui développe des valeurs faisant appel à l'esprit de cohésion.

Le but est de réduire les disparités et les inégalités, tant au niveau des régions que des individus en s'appuyant sur la société civile telles que les parties prenantes.

De cette participation dépendrait le développement économique qui aurait des répercussions sur l'emploi.

L'articulation avec le bien-être des quartiers où l'environnement, le développement soutenable, seraient portés par les acteurs. L'hébergement et la mobilité en sont un des éléments vitaux.

Contexte

Glasgow se trouve à l'Ouest de l'Ecosse. La ville a été créée entre 1175 et 1178. Elle s'établit à partir de l'ancien archidiocésaise et l'université de Glasgow.

Depuis, elle s'est étendue, en annexant plusieurs villes limitrophes qui en constituaient sa banlieue, par un phénomène de *conurbation*.

Glasgow se développe au XVIII^e siècle, siècle des lumières écossaises.

Centre important du commerce transatlantique du coton, du sucre et du tabac qui représente le grenier du commerce britannique à la fin du siècle. Celui-ci est concentré sur la Clyde, fleuve qui se jette dans le Firth, à l'Ouest.

En effet, le canal Monkland et le bassin de Port Dundas, créé en 1795, ouvrent l'accès aux minerais de fer et aux mines de charbon du Lanarkshire.

Le dragage en profondeur du canal jusqu'à Glasgow, permet l'accès de la ville aux [navires](#) de haute mer.

Le développement de la construction navale et l'ingénierie du 19^e Siècle renforcent l'économie du textile et des produits sidérurgiques, déjà secteur en pleine évolution.

En 1975, la ville devient un district de la région de Strathclyde puis une autorité locale, en 1996.

L'architecture et le paysage de la ville se *planifient* à partir de cette période. Quelques monuments restent le témoin de cette époque comme le Kelvingrove Museum, Mitchell Library ou le Council de Glasgow.

De nombreux artistes, architectes, s'inspirent de ces évolutions tant techniques que de ce que cela produit dans les transformations sociales du monde moderne et en témoignent à travers les Arts et les techniques.

¹ Emelianoff Cyria. L'écologie urbaine entre science et urbanisme. In: Quaderni. N. 43, Hiver 2000-2001. Écologie urbaine. pp.85-99.

² [Regeneration strategy.pdf](#)



Aujourd'hui, Glasgow est résolument tournée vers le secteur tertiaire, mais aussi vers l'industrie créative. Elle est désignée Ville culturelle par L'Unesco en 2009 et organisera les jeux du Commonwealth ainsi que la coupe Internationale de [Golf](#) en 2014.

Démographie. En 1900, la ville compte 1 000 000 habitants. À partir des années soixante, de grands projets de rénovation poussent les Glaswegiens vers les banlieues et les « New Towns ».

Les changements successifs des limites administratives de la ville entraînent la diminution de la population jusqu'à 592 000 habitants alors que la population de l'agglomération atteint 1 200 000 habitants.

Le nouveau plan stratégique des services de transports en commun s'améliore. Il tente de faciliter la mobilité entre les communautés en réduisant le temps de transport, entre différentes régions ou quartiers.

De nos jours, la population de la conurbation s'élève à environ 2,3 millions d'habitants pour 5, 254,800 habitants sur toute l'Ecosse (selon le recensement de 2001), soit 41 % de la population.

L'âge moyen varie entre 44 et 60 ans. (13%) D'ici 2035, la population de plus de 75 ans devrait représenter 82%, ce qui présente un défi pour les autorités locales.

La question des retraites est posée dans les débats concernant l'autonomie de l'Ecosse. Le référendum aura lieu en 2014.

Le gouvernement écossais a adopté le programme *Building for Excellence* qui constitue un modèle repris par plusieurs pays européens.

Faisant parfois référence à ce que les précurseurs écossais portaient comme vision : un concept de ville-nature et une économie humaine, où les habitants sont éco-participants.

Malgré de nombreux efforts, la situation économique de certains quartiers, traduit, dans la réalité, le chômage persistant et la fragilité des individus. La participation citoyenne reste un défi.

C'est un des enjeux des acteurs de la Société Civile, mais aussi, des universitaires : apprendre à apprendre la critique comme nous le faisons dans les agoras ou dans les mouvements d'éducation populaire. Une stimulation *militante* qui portera s'en doute un autre nom, pour éviter le désinvestissement civique et politique.

Plusieurs projets sont en cours comme, à titre d'exemple, l'aménagement de Clydebank.

Les arts et la culture concourent au développement des quartiers. Soutenant les communautés locales dans les changements qui s'opèrent, auprès des populations locales. Rendant plus attractive l'image du territoire pour ceux qui souhaitent s'installer. Le citoyen est appelé à participer aux débats mais aussi à la co-création de cette transformation.

Les grands travaux d'infrastructure comme : la construction du tramway à Édimbourg reliera l'aéroport à la Capitale. L'aménagement des berges du canal à Glasgow, la redynamisation du cœur de la ville qui restructure ses axes routiers, participent au développement de cette mobilité et aura un impact sur l'accueil des prochains jeux du Commonwealth de 2014.

Les déplacements d'hier et d'aujourd'hui.



Les transports en commun appartiennent principalement au secteur privé, avec des contrats avec le gouvernement et l'état.

La planification de l'aménagement du territoire l'inclus dans ses développements et en fait une priorité, pour la mobilité. Ils vont de concert avec les dispositifs de la *regeneration* des quartiers et en sont un moteur. Tout comme la culture.

L'histoire de la taxe. Au XVIIIe siècle, la Couronne recueillait des informations sur ses sujets à travers le prélèvement des taxes qui concernaient alors les propriétaires fonciers, les agriculteurs des zones rurales et les charretiers en ville. Il s'agissait: d'horloge, des roues de [charrettes et des chevaux](#).

L'assiette s'est élargie à d'autres formes de propriétés : celles des deux ou quatre roues.

La ville semble avoir un rythme séquencé, palpable. Dense à certaine heure de la journée, dans une organisation qui semble cadencée, à travers une temporalité que l'on peut, parfois, percevoir, si l'on s'arrête. Cela donne le tempo à la circulation des humains et des machines, aux transports, à la vie sociale et professionnelle.



1. Le métro

de Glasgow date de 1896. Il possède une seule ligne qui fait le tour de la ville en contournant son centre.

Ses rames sont rondes et épousent les formes du tunnel difficile à creuser à cette époque.

Surnommé [Clockwork Orange](#) parce qu'il tourne en rond comme une horloge. Ses wagons orange ont été changés en 1971 (l'histoire veut que ce nom soit emprunté au film *Orange Mécanique de la même année*).

Il dessert un total de 15 stations (8 au nord de la Clyde et 7 au sud).



2. Réseau routier

Plusieurs autoroutes traversent la ville : [M8 et la M77 vers le Sud](#), [la M73 et la M74](#) qui relie à Londres. La M80 les coupent. Ces axes conduisent vers le reste de l'Ecosse et les villes principales telles qu'Édimbourg, Aberdeen, Inverness.

Elles forment une plate-forme régionale des villes les plus importantes de l'Ecosse avec des pôles universitaires renommés, réparti par compétences. Cela constitue, pour le pays, une nouvelle vitalité grâce aux nombreux étudiants étrangers qui viennent y étudier.

Des ponts enjambent ces routes pour aller d'un côté dans le Westend et de l'autre au Sud de la ville.

L'A82 conduit de Glasgow à Argyll et l'ouest des Highlands.

Un flot constant de véhicule se déverse sur Glasgow où à sa périphérie. Créant une forme de densité bruyante, même si, de nombreux réseaux parallèles contribuent à en diminuer les effets.

Les espaces dédiés à d'autres respirations sont les [espaces piétonniers](#). Ils organisent la déambulation vers les zones marchandes.

Kelvingrove Park, Queen's Park, Botanic Gardens, [Pollok Park](#) constituent les principales zones vertes de la ville et sont des lieux de détente pour les familles qui veulent s'éloigner du stress.

Des manifestations culturelles sont fréquentes. Ces espaces jouent ainsi, une fonction de desserments de la ville.



Les bus. Un réseau de transports en commun confère à la ville, au moment d'affluence, à une forme de ballet entre les bus des différentes compagnies qui desservent la ville. Un interstice entre deux temps.

Le temps de la socialisation va prendre le relais, le métronome de l'organisation de la journée ne s'est pas encore arrêté. La cloche sonnera à 11h du soir. L'heure où chacun, à l'injonction de regagner sa famille, sa maison ou son appartement.



[Buchanan Station](#) dessert les lignes extérieures à Glasgow avec trois principales compagnies, tandis que le réseau local est distribué par sept compagnies.

Le nombre de passager par journée reste stable voire même est en progression en taux de fréquentation. C'est le moyen de déplacement le plus fréquenté avec les trains.



4. Réseau ferroviaire

La ville possède deux gares. Glasgow Central qui dessert le Sud de l'Ecosse et l'Angleterre et Queens Street Station qui dessert le Nord et l'Est du pays.

Le réseau ferroviaire urbain de la ville et sa région compte 13 lignes et 191 gares. Il améliore ses infrastructures pour répondre aux besoins locaux et régionaux. Aujourd'hui, c'est le cas de Central Station.



5. Transports aériens

L'aéroport de Glasgow, situé à une dizaine de kilomètres à l'ouest du centre-ville, à Paisley, est le deuxième aéroport d'Ecosse après celui d'Édimbourg, et le huitième du Royaume-Uni.

Glasgow Prestwick est, quant à lui, situé à une quarantaine de kilomètres au sud-ouest du centre-ville, quatrième aéroport d'Ecosse, il y développe des vols low-cost.



6. Le port



Aujourd'hui, il entretient les liens avec les ferries, vers l'Irlande ou les Îles.

Conclusion temporaire....

L'Art et la mobilité sont de plus en plus conjoint tant l'importance d'une éducation *sensible* dans l'expérience pratique des artistes, des étudiants, des enseignants, des personnels techniques de l'éducation et de la formation, des travailleurs, participent à la créativité et à l'innovation³.

En effet, c'est le lieu où peut se créer réflexions philosophiques, politiques, sociales et esthétiques dans la confrontation de nos altérités.

C'est un espace privilégié où se confronte, dans l'interaction, des valeurs qui sous-tendent notre identité et la transforme.

L'éducation à la culture est le vecteur d'une vision systémique. C'est un nouveau paradigme pour les générations futures.

L'apprentissage de l'altérité, tout au long de la vie, étaye ce chemin est en constitue sa trace, son sillon.

Cette démarche, volontaire, pour s'approprier d'autres codes, d'autres signes culturels, ne va pas de soit. Tout le corps est engagé. Le déplacement du regard joue sa partition dans la création d'une écologie humaine, qui s'écrit dans la durée.

Elle secoue et évite l'immobilisme sociétal en refondant le questionnement que l'œuvre, en retour, peut produire. Ces codes deviennent, au fil du temps, des signifiants, *indicateurs* d'espaces géographiques en mutations.

En Ecosse comme en France, les questions sur l'éducation à la culture et à la mobilité font l'objet d'enjeux pour nos sociétés qui semblent de plus en plus cruciaux.

Il est important que le bien-être des habitants se voit de façon concrète et que cela ne soit pas uniquement le miroir des productions des investisseurs, sous le plafond de verre de la CCTV.

Le développement durable pour qu'il soit soutenable, implique un changement profond dans les comportements qui transcendent les lobbyings. C'est toute l'œuvre que la nature, à revisiter, nous offre à produire.

³ Ii Network transport.pdf

http://fr.wikipedia.org/wiki/Glasgow#Voies_de_communication_et_transports
http://www.scotlandspplaces.gov.uk/search_item/index.php?service=RCAHMS&id=107118&image_id=SC549331
http://www.clydeport.co.uk/sites/glasgow_harbour/specials/map.php?filename=http://www.clydeport.co.uk/cms_uploaded/GH_maps_central.jpg&filename2=http://www.clydeport.co.uk/cms_uploaded/GH_maps_centralp.jpeg
<http://www.clydewaterfront.com/visiting-the-waterfront/our-proud-industrial-past>
<http://www.glasgowharbour.com/>
http://urbanglasgow.co.uk/archive/glasgow-s-miles-better-25_o_t_t_844.htm

Les photos des transports ont été prises en Août 2012, à partir d'une fresque murale dans le Westend de Glasgow, retraçant la vie des transports de la Ville. Note de l'auteur C.COURTY

