



HAL
open science

Actes du colloque des 20èmes rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU

Philippe Deboudt, Pauline Bosredon, Elodie Castex, Frédéric Dumont, Marc
Dumont, Annette Groux, Philippe Menerault, Didier Paris, Maryvonne
Prevot, Helga-Jane Scarwell

► To cite this version:

Philippe Deboudt, Pauline Bosredon, Elodie Castex, Frédéric Dumont, Marc Dumont, et al.. Actes du colloque des 20èmes rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU. 20èmes rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU, Lille, France, Jun 2018, LILLE, France. , 2018, 978-2-9522970-2-8. hal-01880596

HAL Id: hal-01880596

<https://hal.science/hal-01880596v1>

Submitted on 25 Sep 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



Actes du colloque des 20^{èmes} rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU

« Que reste-t-il du projet ?
Approches, méthodes et enjeux communs »

20-22 juin 2018

LILLE

Sous la direction de

Philippe DEBOUDT
Pauline BOSREDON
Élodie CASTEX
Frédéric DUMONT
Marc DUMONT
Annette GROUX
Philippe MENERAULT
Didier PARIS
Maryvonne PREVOT
Helga-Jane SCARWELL



APERAU

Association pour la Promotion de
l'Enseignement et de la Recherche
en Aménagement et Urbanisme



Région
Hauts-de-France



**Université
de Lille**

Co-organisé par

l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL)

et le [Laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société \(TVES EA 4477\)](#)

Ce volume doit être référencé comme suit :

Deboudt P., Bosredon P., Castex E., Dumont F., Dumont M., Groux A., Mererault P., Paris P., Prévot M., Scarwell H.-J. (dir.), 2018, *Actes du colloque des 20^{èmes} rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU « Que reste-t-il du projet ? »*, Université de Lille, IAUL, Laboratoire TVES, Lille, 414 p.

Textes rassemblés par Lydia Dourcy et Philippe Deboudt (Université de Lille, Laboratoire TVES EA 4477)

Impression Université de Lille, juin 2018, Lille, France



[Pour en savoir plus sur la licence creative commons Attribution \(cliquez\)](#)

ISBN : 978-2-9522970-2-8
EAN : 9782952297028

Conseil scientifique

Sabine BARLES (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne)
Samia BENABBAS (Université de Constantine)
Pauline BOSREDON (Université de Lille)
Élodie CASTEX (Université de Lille)
Naima CHABI-CHEMROUK (Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, Alger)
Philippe DEBOUDT (Université de Lille)
Bernard DECLEVES (Université Catholique de Louvain)
Alexandre DINIZ (Université Pontificale Catholique du Minas Gerais, Brésil)
Nicolas DOUAY (Université Paris Diderot)
Frédéric DUMONT (Université de Lille)
Marc DUMONT (Université de Lille)
Hervé FLANQUART (Université du Littoral Côte d'Opale)
Annette GROUX (Université de Lille)
Carine HENRIOT (Université Technologique de Compiègne)
Divya LEDUCQ (Université François Rabelais, Polytech Tours)
Philippe MENERAULT (Université de Lille)
Gilles NOVARINA (Université Grenoble Alpes)
Sylvie PARÉ (Université du Québec à Montréal)
Didier PARIS (Université de Lille)
Florence PAUILLAC (Université du Québec à Montréal)
Pascale PHILIFERT (Université Paris Nanterre),
Maryvonne PRÉVOT (Université de Lille)
Lionel PRIGENT (Université de Bretagne Occidentale)
Helga SCARWELL (Université de Lille)
Michel Max RAYNAUD (Université de Montréal)
Guillaume SCHMITT (Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis)
Marcus ZEPF (Université Paris Est Marne la Vallée)

Comité d'organisation administratif

Laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société (TVES) EA 4477

Nadège DEVAUX (Université de Lille)

Lydia DOURCY (Université de Lille)

Christine VANDENBOSCH (Université de Lille)

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL)

Colette MORICE (Université de Lille)

Comité d'organisation scientifique

Co-responsables des axes du colloque :

Pauline BOSREDON (Université de Lille)

Élodie CASTEX (Université de Lille)

Philippe DEBOUDT (Université de Lille)

Frédéric DUMONT (Université de Lille)

Marc DUMONT (Université de Lille)

Annette GROUX (Université de Lille)

Philippe MENERAULT (Université de Lille)

Didier PARIS (Université de Lille)

Maryvonne PREVOT (Université de Lille)

Helga SCARWELL (Université de Lille)

Avec la participation de :

Ana Maria MELO (Relations Internationales, Laboratoire TVES, Université de Lille)

Guillaume SCHMITT (Laboratoire CALHISTE EA 4343, Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis)



Préface

A la suite des rencontres internationales en urbanisme 2017 de l'APERAU à Byblos au Liban, et treize ans après la 7^{ème} édition organisée à l'Université Lille 1 sur le thème des logiques métropolitaines, les membres du comité d'organisation de cette 20^{ème} édition sont heureux de vous accueillir à l'Université de Lille, France, toute la semaine du 18 juin au 22 juin 2018.

La 20^{ème} édition des rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU 2018 est co-organisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille et le laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société, EA 4477, avec le soutien du Conseil Régional Hauts-de-France, de l'Université de Lille, de l'APERAU internationale et de l'UFR de Géographie et Aménagement de l'Université de Lille.

Ce volume rassemble les actes du colloque international annuel de l'APERAU, organisé dans le cadre des 20^{èmes} rencontres internationales en urbanisme, à l'Université de Lille, du 20 au 22 juin 2018. Les membres du comité d'organisation scientifique ont proposé à la communauté scientifique, aux professionnels de l'aménagement-urbanisme, aux élus, aux institutions publiques, privés, aux entreprises, de livrer des résultats, d'engager de nouvelles pistes de recherche, de proposer un débat, autour de la question suivante : « Que reste-t-il du projet ? ».

L'appel à communications, diffusé en octobre 2017, a permis de rassembler 121 propositions de communications. Chacune des propositions a été expertisée par un membre du conseil scientifique du colloque et par les membres du comité d'organisation scientifique. A l'issue de cette évaluation, 83 propositions de communications ont été acceptées. Quatre communications, expertisées par un membre du conseil scientifique du colloque et par les membres du comité d'organisation scientifique, ont été intégrées dans un atelier thématique "Urbanisme et coworking".

Sont uniquement regroupées dans ce volume des actes, les communications des auteur-e-s qui ont accepté de respecter les normes imposées pour la présentation des textes (les textes ont été rassemblés par Lydia Dourcy et Philippe Deboudt). Les communications sont réparties selon les cinq axes du colloque dont la coordination a été assurée par les membres suivants du comité d'organisation scientifique : Pauline Bosredon et Frédéric Dumont (axe 1), Marc Dumont et Annette Groux (axe 2), Didier Paris et Philippe Menerault (axe 3), Maryvonne Prévot et Elodie Castex (axe 4), Philippe Deboudt et Helga-Jane Scarwell (axe 5).

Ana Maria Melo (Relations internationales & laboratoire TVES, Université de Lille) et Guillaume Schmitt (laboratoire CALHISTE EA 4343, Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis) ont également participé au comité d'organisation scientifique.

L'organisation de cette 20^{ème} édition a bénéficié du soutien de Lydia Dourcy (TVES), Colette Morice (IAUL), Nadège Devaux (TVES) et Christine Vandebosch (TVES).

Pr Philippe Deboudt
Directeur du laboratoire TVES EA 4477



CADRAGE	10
AXE 1 (co-responsables : Pauline Bosredon, Frédéric Dumont)	
<i>Projet en partage, partage sans projet : dimension sociale et territoriale du projet</i>	12
AXE 2 (co-responsables : Marc Dumont, Annette Groux)	
<i>Cadres, pratiques et processus</i>	73
AXE 3 (co-responsables : Didier Paris, Philippe Menerault)	
<i>Enseigner le projet ou par projet</i>	200
AXE 4 (co-responsables : Maryvonne Prévot, Elodie Castex)	
<i>Numérique : quelles intelligences du projet ?</i>	272
AXE 5 (co-responsables : Philippe Deboudt, Helga-Jane Scarwell)	
<i>Adaptation, résilience, réversibilité, transition : de nouveaux enjeux pour le projet ?</i>	298
POSTERS AXES 1 et 2	387
ATELIER THEMATIQUE	
<i>Urbanisme et coworking</i>	399

TABLE DES MATIERES

Usages et appropriations des places publiques : regards croisés sur la <i>Praça da Estação</i> à Belo Horizonte (Brésil) et la place de la Nouvelle Aventure à Lille (France). Le point de vue de l'urbanisme	13
Une expérience de planification et projet métropolitain et local au Brésil : possibilités de convergence et contrôle social	19
Mesure et comparaison des cultures d'aménagement du territoire : risques, confiance et coopération	23
Les projets culturels de territoire : entre plus-value stratégique et contradictions opérationnelles.....	28
Mobilité résidentielle, gentrification et politiques urbaines : réflexions à partir de deux quartiers dans une métropole brésilienne *	31
L'analyse des projets d'urbanisation au Complexo do Alemão à Rio de Janeiro : entre propositions prometteuses et résultats frustrés	35
Acaba Mundo : Un regard critique sur les richesses d'une favela	40
L'intégration du projet urbain dans un tissu ancien en décroissance : le cas du quartier du Pile à Roubaix...	44
Construire du commun et de la différence : un usage ambigu de la projection des usagers en mode projet	50
Du projet à l'en-projet, des représentations au récit : Chronique d'un projet ouvert.....	55
Opposition et partage autour d'un projet pour l'émergence d'un espace public.....	60
Le projet urbain : un « masque de fumée » ?.....	65
Quelle approche territoriale des projets d'infrastructures énergétiques ? Réflexions autour de pratiques à contre-courant en Suisse occidentale.....	68
La vogue du "Research by design". Nouvelles méthodes de recherche, ou de projet ?	74
Pragmatisme, opportunisme et régulation, les vestiges du concept de projet urbain ?	80
La place du projet : les controverses sociotechniques entre l'espace et l'action	85
Coordonner les acteurs en conception. Le cas du projet des Bassins à flot à Bordeaux	89
Innover par le projet dans le cadre d'une coopération technique pour les transports urbains au Pérou ? Ce que nous dit leur processus de conception sur la fabrique urbaine.....	94
Quels projets pour des territoires périurbains en mouvement ? Les processus de « capacity building » comme leviers d'action	98
L'apparition rapide d'une friche militaire urbaine : Un joker ou une remise en question pour le projet urbain?	105
Concevoir la ville de demain par le projet exploratoire : cadres, pratiques et processus liés à une démarche de conception innovante	110
La ville productive : un changement de paradigme pour le projet urbain ?	118
La scénarisation comme méthode de projet.....	122
Les matrices : nouvelle méthode de projet ?	128
Le projet ne fait pas le moine. Que reste-t-il du projet de quartier de gare à Perpignan ?.....	135
Projets du Lac de Tunis et processus d'évolution : temporalité et résistance aux perturbations.....	138
Que reste-t-il du Havre dans le Grand Paris ? L'évolution du projet axe Seine.....	143
Du projet de développement au projet urbain ? Retour sur les trajectoires de la figure du « projet » « urbain » en Afrique de l'Ouest	147
Urbanisme et processus permanents : le projet urbain à l'épreuve de l'incertitude.....	151
De Dubai à Beyrouth, les modes de production de mégaprojets urbains : entre pilotage et bricolage.....	156
Le projet, un outil de reconquête durable de ressources urbaines à Gênes.....	160
Projet urbains et friches industrielles : enjeux, acteurs et participation citoyenne	166
Le projet urbain à travers la chaîne de valeur de l'aménagement	171

Amour, désamour : le projet en débat	177
Que reste-t-il du projet de l'espace public ? Quatre objectifs pour le projet d'espace public de la ville contemporaine	184
Le problème avec les projets : (ne pas) penser les grands développements urbains comme projets	190
Le rôle de l'urbaniste dans la standardisation des projets urbains	195
Éléments d'une théorie du projet enseignable	201
De la transmission des savoirs à la transformation d'attitudes : Réflexions à partir de deux masters en Égypte et en France	206
Enseigner le projet par l'étude de cas : une valeur ajoutée à la formation des urbanistes ?	211
L'importance des références opérationnelles en situation de conception : quelques leçons pour l'enseignement du projet urbain	215
L'atelier d'urbanisme dans la formation doctorale à l'université de Constantine. D'un projet pratique à la maturation d'une pédagogie de recherche.....	220
L'atelier d'urbanisme, fenêtre de l'enseignement du et par le projet : revue de littérature et étude de cas	227
Les enjeux de la pédagogie du projet urbain : entre la décomplexification des territorialités et processus et l'importance d'une philosophie de l'enseignement	232
Enseigner le design urbain par le projet : l'approche des ateliers <i>Praxis III</i> de l'UQAM.....	236
Le littoral en projet(s)	242
Appréhender les enjeux de la ville contemporaine par l'exercice du projet d'architecture	246
« La recherche par le projet » en architecture : une opportunité pour une perspective scientifique ?.....	253
Quelle place pour les « projets » d'aménagement et d'urbanisme dans la géographie scolaire française du secondaire ? État des lieux dans la séquence « La ville de demain » en classe de sixième :	259
Le projet d'aménagement, cas concret d'action(s) sur un territoire du quotidien, un possible objet d'enseignement en classe de 6° ?	266
Les logiciels d'aide à la conception de projets urbains durables : quel équilibre entre dimensions technique et sensible du projet ? L'exemple de Hyetos, un outil de gestion alternative des eaux pluviales	273
L'enfer est PAVE de bonnes intentions numériques. Apports et limites du numérique dans l'élaboration de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics.....	277
Le projet urbain face aux plateformes de l'économie digitale	282
Les projets d' <i>Urban Living Lab</i> ¹ ou le renouvellement de pratiques d'innovation urbaines	285
URBACT Un serious game numérique pour l'apprentissage de la co production du projet urbain : caractéristique du jeu et rôle de l'enseignant.....	290
Quand la ville durable se nourrit de la ville intelligente : que reste-il du projet ? Hanoï, métropole en transition	299
Vive la règle pour le projet ! L'articulation de la règle et du projet au service de la résilience urbaine à l'inondation	305
Le projet d'urbanisme en contexte de décroissance urbaine : .. quelles adaptations à des problèmes inédits ?	312
Enjeux de gestion des risques en milieu urbain relatifs aux projets d'infrastructures aériennes de transport : le cas du risque inondation	318
Grenoble, métropole « inondable » en transition : De la gestion du risque..... au projet de la ville adaptable	324
Opérationnaliser les écologies urbaines dans le projet urbain : Emergence de figures de nature en faveur de l'habitabilité des espaces publics	329
Des dynamiques de Projet pour l'innovation des territoires. La Métropole du Grand Paris face aux défis écologiques	335

De la transition énergétique à la transition en urbanisme : une évaluation participative des projets d'aménagement et des transports en Ile de France	341
L'adaptation environnementale des projets d'infrastructure maritime : un facteur de transition écologique du projet d'aménager la mer ?	345
Identifier les continuités écologiques : une cohérence interterritoriale délicate sous forme de « patate chaude »	349
Mississippi transfert : le community design et la fabrique urbaine de communs	354
L'information et l'apprentissage permettent-ils de réduire les incertitudes et les risques liés à la production urbaine ?	359
La nature en ville : comment les pratiques aménagistes s'adaptent en continu à l'impératif écologique. Etude à partir de cinq projets du Grand Ouest français.....	364
Représentations de la relation entre les aménagements de trames vertes et les mesures d'adaptation et d'atténuation du changement climatique par les acteurs du territoire et les habitants.....	368
La place de l'adaptation au changement climatique dans l'aménagement urbain parisien : de la réglementation à l'expérimentation.....	374
Sous les fourches (caudines) des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers : les projets de pôle d'échanges dans la métropole lilloise	378
Charges d'urbanisme : entre captation de la rente foncière et compensation d'impact	382
La problématique de la dimension sociale du projet et la vie urbaine : cas des grands ensembles dans le grand Tunis.....	388
Comparaison des projets territoriaux du Nord et du Pas-de-Calais et du Roteiro da Missão Cruls (Brésil) dans l'optique de la logistique contemporaine.....	393
Espaces de coworking et intelligence du projet, état des lieux et perspectives de recherche en urbanisme..	400
De l'insertion urbaine aux politiques publique. Les espaces de coworking d'Orléans, Tours et Blois	405
Espaces de coworking et projet urbain : enjeux et perspectives de collaboration entre gestionnaires et fonctionnaires à Montréal	409

ARGUMENTAIRE

« Projet ». On se prendrait à rêver d'un monde existant sans ce terme aussi chargé de sens que mécaniquement reproduit et peu questionné. De quoi le projet n'est-il donc pas le nom, d'ailleurs ? Tantôt ou tout à la fois urbain, métropolitain, de développement (durable), de territoire, agricole, grand, structurant, multi-acteur, multi-dimensionnel, négocié, complexe, emblématique...le projet ne manque pas de qualificatifs. De quoi le projet n'est-il donc pas le nom, d'ailleurs ? Un outil, une catégorie autant qu'un dogme, mais surtout une étonnante métaphore plurielle, dont l'incroyable succès tient entre autre à sa très grande plasticité.

RENOUVELLEMENT

Métaphore, le projet l'est d'abord de l'injonction à la dynamique, au mouvement, tenant à la valorisation sociale de la flexibilité. (Se) mettre en projet : sa très forte valorisation traduit l'impératif constant de renouvellement du capitalisme dans ses phases successives de valorisation et de dévalorisation des espaces. Efficace métaphore de *l'injonction au renouvellement* au point de faire oublier derrière ses promoteurs le fait qu'il puisse aussi être synonyme de survie dans certains espaces et territoires.

CONDITIONS DE L'ACTION

Métaphore également brillante, par ailleurs, le projet l'est aussi des nouvelles *conditions de l'action*, que cette action soit urbaine ou plus largement collective. Son pouvoir est de venir effacer les caractéristiques d'une action dominée par la fragmentation (des acteurs, des enjeux...), les divergences d'intérêts et de temporalités propres à la gouvernance comme processus instable. Plus encore en urbanisme, le projet sous un registre « pragmatique », est une des manières de sublimer ou (se) rassurer face à un contexte de très fortes contraintes économiques exigeant d'avancer avec prudence, défiance, d'agir dans un contexte instable, en situation critique. Derrière le projet comme processus permanent se dégage davantage une figure de style incantatoire permettant d'euphémiser ou de conjurer la généralisation des conditions imposées par des crises successives, dissimulant les épreuves de la construction de « communs », les incertitudes de conjoncture économique, l'instabilité croissance des conditions de l'action, autant que la vie sociale.

JEUX DE PERIMETRE(S)

Autre métaphore, là encore, d'une *bonne échelle* en quelque sorte spontanée dont le champ de l'urbanisme et de l'aménagement n'est pas exempt. Il est de coutume de lui prêter les vertus espérées du « local » et d'une « proximité » qui se serait enfin affranchie d'une culture jugée autoritaire et surplombante de la planification étatique.

Telle cette légende couramment reproduite dans le petit monde de l'urbanisme, qu'à une ère forcément dictatoriale de la planification *top-down* aurait succédé l'ère heureuse de « l'urbanisme de projet » de type *bottom-up* celle-ci étant même désormais en passe à son tour d'être périmée à en croire les prophéties technophiles circulant autour du numérique. Mort du projet et règne du tactique, pourraient-on paraphraser, illustrant l'avènement de ses formes « participatives », « collaborative », « co-productives ».

Projeter c'est d'abord découper : le « projet » renverrait alors à ce petit monde enchanté du local, échelle spontanée parce que périmétrée (en ZAC, en plan de zone...) de par une vieille récurrence du *zonung* allemand du 19^{ème} siècle dont les champs professionnels ont le secret.



Projeter, c'est aussi avoir la prétention d'organiser le territoire, à travers des outils de planification, normatifs et réglementaires, mais aussi prospectifs et projectuels, supports du débat local et qui donnent aussi à voir ce territoire. Le projet de territoire devient alors en soit un support de mobilisation pour ses acteurs, où le processus devient au moins aussi important que les représentations.

CERTIFICATION

Dans ces temps d'un urbanisme que l'on dit plus ménager qu'aménageur, animateur plutôt que concepteur, dans un cadre plus large de constellation post-idéologique –, injonction avant d'être un outil, un cadre d'action voire une méthode, le projet s'est aussi fait gage de *certification d'un enseignement*. Jouant de son ambiguïté autant que de sa proximité avec « l'objet », ou produit architectural (mais aussi paysager), le projet s'exprimerait et s'évaluerait donc sous ses méthodes, ainsi que, là encore, ses figures, images, de représentations. Derrière lui se dégageraient des compétences à lire, analyser, raconter des histoires de territoires autant qu'à les (re-)concevoir, brouillant les frontières entre paysage, projet territorial, urbanisme...autant qu'engageant des rivalités entre disciplines.

AXES DES COMMUNICATIONS

Derrière ces quelques premières et plutôt vertigineuses occurrences des figures de style exprimées par le projet, cinq questionnements peuvent être dégagés :

Axe 1 : Projet en partage, partage sans projet : dimension sociale et territoriale du projet.

Axe 2 : Cadres, pratiques et processus.

Axe 3 : Enseigner le projet ou par projet.

Axe 4 : Numérique : quelles intelligences du projet ?

Axe 5 : Adaptation, résilience, réversibilité, transition : de nouveaux enjeux pour le projet ?



AXE 1 (co-resp. Pauline Bosredon, Frédéric Dumont)

Projet en partage, partage sans projet : Dimension sociale et territorial du projet

Projet en partage, partage comme projet, partage sans projet : quelle est la dimension sociale du projet ? Comment pense-t-on le partage avant le projet, quels acteurs sociaux y participent, quand en sont-ils absents ? Ces éléments peuvent indiquer la direction que prendra le projet et augurer de ses effets. Et quels effets ? Effets de sens, effets de pouvoir, effets sociaux et décalages effectifs entre objectifs affichés et réalités sociales parfois tenaces ? Au nord comme au sud, pour mettre en œuvre le projet les moyens sont variés, les outils sont divers, de la suggestion à la contrainte, des « bonnes pratiques » aux processus autoritaires.

**Usages et appropriations des places publiques : regards croisés sur la *Praça da Estação* à Belo Horizonte (Brésil) et la place de la Nouvelle Aventure à Lille (France).
Le point de vue de l'urbanisme**

Uses and appropriation of public squares: a look at the Belo Horizonte Station Square (Brazil) and the Nouvelle Aventure Square in Lille (France), from the point of view of urbanism

Pauline BOSREDON
Maître de Conférences, Université de Lille
Laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société EA 4477

Flavio L. CARSADE
Prof. PhD. EA/UFMG

Frédéric DUMONT
Maître de Conférences, Université de Lille
Laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société EA 4477

Annick DURAND-DELVIGNE
Professeure des universités, Université de Lille

Diomira M.C.P. FARIA
Profa. PhD. IGC/UFMG

Abdelhafid HAMMOUCHE
Professeur des universités, Université de Lille

Frederico C. MARINHO
Prof. PhD. IGC/UFMG

RESUME :

Les places publiques ont la capacité de constituer des points de référence pour les manifestations et les revendications. La *Praça da Estação* (place de la gare) à Belo Horizonte et la place de la Nouvelle Aventure à Lille sont des centralités de référence dotées d'équipements culturels importants, comme *O Museu de Artes e Ofícios* (musée des arts et métiers) et le marché de Wazemmes. La *Praça da Estação* est appropriée par les citoyens de l'ensemble de la ville qui l'utilisent pour son rôle de hub de transports urbains et aussi, historiquement, comme un espace de rassemblement pour les mouvements de résistance. La place de la Nouvelle Aventure est considérée comme un repère culturel et touristique de l'agglomération de Lille et sa vocation est encore renforcée par la proximité de la maison Folie Wazemmes, un équipement culturel municipal. L'objectif de cet article est d'analyser la mixité sociale présente sur ces deux places. Le terme est ici compris comme la coexistence de groupes de différentes cultures et de catégories sociales contrastées dans l'usage de l'espace (logements, fréquentation quotidienne, appropriations diverses).

Mots-clés : place publique, mixité sociale, mouvements de résistance, Belo Horizonte, Lille.

ABSTRACT:

The public squares have the capacity to be points of reference for the manifestations and claims. The Station Square in Belo Horizonte and the New Square of Adventure in Lille are central points of reference that have important cultural facilities: The Museum of Arts and Crafts and the Market of Les Halles de Wazemmes. The Station Square is used as an area of urban mobility by citizens of various parts of the city and historically by the resistance movements while New Adventure Square is considered a cultural landmark in the metropolitan area of Lille and is used for ethnic and religious events. The purpose of this article is to analyze the social mix present in public places, which is understood here as the coexistence of groups with different cultures for housing, leisure or work purposes. However, the extensions of these two public places have undergone processes of popular appropriation by socially excluded groups, such as the homeless and the immigrants.

Keywords: public square, social mix, resistance movements, Belo Horizonte, Lille.

INTRODUCTION

L'espace en partage (Bonny, Bautès, Gouëset, 2017), indissociable de la diversité sociale, peut être générateur d'identités collectives et de solidarités. Il est aussi parfois un espace disputé, accaparé, objet de conflits pour son appropriation, marqué par les inégalités et les dominations. Dans tous les cas, l'espace est un enjeu central des rapports sociaux : il est au cœur de la lutte des places (Lussault, 2009), au cœur du droit à la ville.

L'analyse proposée ici se base sur ce cadre conceptuel et un questionnement sur les temporalités sociales des usages et des appropriations de l'espace des places de la gare à Belo Horizonte et du marché de Wazemmes à Lille qui chacune font ou ont fait l'objet de projets de requalification et d'action culturelle mis en œuvre par les pouvoirs publics municipaux. Les interactions sociales et les modalités de l'appropriation de l'espace changent en effet en fonction des temporalités sociales comprises comme les rapports au temps socialement construits. On peut faire le parallèle avec l'espace tel qu'approché par Henri Lefebvre et conceptualisé en trois registres : perçu, vécu, conçu. Ici, il s'agira de distinguer le rapport au temps selon la position sociale, un rapport au temps qui diffèrera par exemple entre un chômeur et une cadre supérieure.

Après avoir rapidement présenté le contexte des deux places du point de vue du partage de l'espace (mixité ou ségrégation socio-spatiale), des mouvements sociaux (réclamation du droit à l'occupation de l'espace public, effervescence culturelle) et des politiques publiques (en particulier culturelles), nous analyserons les occupations de l'espace sur les deux places, variables en fonction des temporalités, avant d'évaluer le rôle de l'action publique pour faciliter ou au contraire limiter la mixité sociale.

LES CONTEXTES

La *Praça da Estação* à Belo Horizonte (Brésil)

La *Praça da Estação* (place de la gare) est un espace de référence pour toutes les classes sociales de Belo Horizonte. Initialement au cœur d'un espace dédié au transport ferroviaire de longue distance, elle a vu sa vocation changer au tournant des années 1950 et 1960 lorsque les trains de grandes lignes ont cessé de rouler au profit d'un métro circulant dans l'espace métropolitain. Elle demeure aujourd'hui un véritable *hub* de transports publics urbains.

En plus de sa position de centre multimodal de transports, il est clair que la place – et plus généralement le quartier de la place de la gare – a eu tendance ces dernières années à accueillir de plus en plus d'activités culturelles présentant un fort caractère populaire, comme il est courant dans les quartiers de gare. S'y concentrent et s'y côtoient des musées, attirant des publics plutôt

issus des classes moyennes supérieures et des classes aisées, mais aussi des logements de la classe moyenne, des stations de bus et de métro, des sans-domicile-fixe, des vendeurs de rue et des manifestations de culture populaire comme le hip-hop et le graffiti, entre autres. Cette diversité des usages de l'espace crée constamment des conflits concernant par exemple la présence de sans-abri ou les nuisances sonores liées aux manifestations culturelles. Récemment, la place a joué un rôle primordial dans la relance de mouvements populaires pour l'appropriation des espaces publics dans la ville, en résistance à un décret émis par la Ville en décembre 2009 pour interdire toute manifestation publique sur la place.

La place du marché de Wazemmes à Lille (France)

La place de la Nouvelle Aventure, couramment appelée place du marché de Wazemmes, se situe au cœur d'un quartier péricentral et populaire de Lille. Entièrement tourné vers l'industrie textile jusque dans les années 1950, il a subi de plein fouet la crise de la désindustrialisation. Dans le paysage urbain de la place et son immédiat voisinage demeurent d'ailleurs de nombreuses traces de l'époque industrielle comme les courées, des ensembles résidentiels ouvriers formés de petites maisons regroupées de part et d'autre d'une impasse, nombreuses dans la rue Jule Guesde, ou l'ancienne usine de filature de lin Leclerc (aujourd'hui, la maison Folie Wazemmes). L'histoire de ce quartier et sa localisation sont aujourd'hui valorisées dans le sens d'une patrimonialisation culturelle du monde ouvrier qui est une des caractéristiques de sa gentrification, en particulier dans sa partie centrale.

L'animation de la place est fortement marquée par le marché qui s'y déploie trois fois par semaine et où affluent et se côtoient à la fois les clients des étals du marché, ceux – plutôt jeunes et aisés – de la halle couverte et ceux enfin des nombreuses terrasses des bars et des cafés situés tout autour de la place. Le quartier de la place du marché a également été un terrain de l'action culturelle lilloise qui s'est voulue, au fil du temps, une combinaison de ce qui est considéré comme une culture populaire en continuité d'un passé aujourd'hui partiellement valorisé (par exemple par les liens entre habitants et une vie sociale censée être plus dynamique qu'aujourd'hui), et d'interventions plus ou moins directement liées à l'art contemporain. Ainsi la maison Folie Wazemmes est-elle inaugurée en 2004, alors que les lofts, les rénovations et les réhabilitations de l'habitat ancien se multiplient. Les changements morphologiques se doublent d'un renforcement de l'offre culturelle et d'une valorisation du « festif » par les festivals et les fêtes populaires reprises et soutenues institutionnellement.

LES OCCUPATIONS DE L'ESPACE SUR LES DEUX PLACES ET LEURS TEMPORALITES

La Praça da Estação

Dans le but de connaître les modalités d'appropriation de la place de la gare par ses usagers, une recherche exploratoire a été réalisée en avril 2017. La zone est composée de plusieurs équipements culturels situés en bordure d'une vaste esplanade ouverte. En raison du rôle central de la place au cœur des mobilités urbaines, la concentration la plus intense de personnes se produit aux heures de pointe des autobus et du métro. La nuit, les circulations piétonnes sur la place faiblissent en raison de la diminution ou de l'interruption des passages des bus et des métros. La place, faiblement éclairée, se vide et le sentiment d'insécurité augmente pour les personnes qui y transitent.

Le Musée des Arts et Métiers, son principal équipement culturel situé face à l'esplanade, a justifié le choix de la gare centrale comme écrin pour ses collections par le fait qu'il est ainsi particulièrement bien accessible pour les usagers des transports en commun, en particulier le métro. Les enquêtes montrent toutefois que seulement 25% des personnes interrogées ont visité le musée au moins une fois dans leur vie et que, pour la plupart, elles ne correspondent pas au profil socio-économique des usagers du métro.

La partie paysagée de la place est principalement occupée par des personnes vivant dans la rue, ce qui inhibe la fréquentation de ces espaces par d'autres personnes, bien que la place soit ponctuellement appropriée par différents groupes sociaux, en particulier dans les bars et dans le métro où l'on observe une certaine mixité sociale et de genre.

La place du marché de Wazemmes

Les occupations de l'espace sur la place du marché de Wazemmes se caractérisent par des ponctuations populaires, avec le marché du dimanche, le plus prisé et le marché du mardi et du jeudi, plus domestique avec multiples présences, de femmes, d'hommes, d'âges différents, pratiquant des langues différentes et diverses cultures. Le cosmopolitisme est observable dans des expressions diversement situées. Ces temps d'affluence sont aussi des ponctuations festives et culturelles, lorsqu'on se presse en soirée dans les bars et sur les terrasses (en été), dans et autour de la maison Folie les soirs de spectacle, sur la place, dans les rues adjacentes ou dans les bars durant les festivals. La mixité observée y est variable en fonction des événements. La configuration de la place et des rues adjacentes change du tout au tout lors des temps où l'espace se vide : image répulsive, craintes, espace public genré, trafic de drogue sont alors les mots qui reviennent le plus dans les entretiens.

A bien des égards, les rythmes de la vie à Wazemmes, appréciés au prisme des temporalités sociales, spécifient la dynamique urbaine du quartier. Certes, on retrouve des ingrédients généralement mis en avant, comme l'évolution du peuplement au profit des classes moyennes et au détriment des classes populaires, la valorisation du foncier, la manifestation plus grande de l'action culturelle. Mais les croisements repérables certains jours montrent des co-présences de populations apparemment diverses encore plus visibles selon les moments forts du marché, ou lors d'activités artistiques et culturelles. Cette densité "interculturelle" apparente ne veut pas dire que les frontières sociales et symboliques s'effacent. Mais ce sont surtout les rapports de genre ou de génération qui indiquent des difficultés relationnelles ; ils disent à la fois le malaise avec les « jeunes » ou face au « regard » de certains hommes, ainsi que la crainte d'une logique de diffusion de normes culturelles et religieuses au-delà des rues dites « maghrébinisées ».

CE QUI FACILITE OU LIMITE LA MIXITE SOCIALE

Les projets menés par les acteurs publics pour faciliter ou limiter la mixité sociale sont de deux ordres : il s'agit des politiques culturelles d'une part, mises en œuvre pour multiplier les activités, *occuper* le temps et l'espace, susciter de la *présence* et tenter de réduire les craintes associées à la nuit, au soir, aux espaces peu fréquentés ; il s'agit d'autre part des actions de requalification des espaces publics, de réhabilitation du bâti, d'installation de nouveaux mobiliers urbains comme par exemple les caméras de vidéosurveillance etc.

A Wazemmes, l'action culturelle a essentiellement consisté en la création de la maison Folie dans l'ancien bâtiment de l'usine Leclerc réhabilitée et transformée pour y accueillir un nouvel équipement culturel inauguré en 2004 dans le cadre de Lille Capitale européenne de la culture. La programmation de la maison Folie Wazemmes est orientée vers la culture populaire, les grandes fêtes et les spectacles ou ateliers portant sur des sujets de société comme les communautés, l'altérité, la place des femmes dans la ville, les discriminations. La scène locale y a également sa place ainsi que les événements volontairement tournés vers la jeunesse du quartier.

Le projet se veut un geste fort visant à s'inscrire à la fois dans la célébration de l'histoire industrielle populaire du quartier et dans la création contemporaine et le renouveau (Bosredon, Gravereau, Grégoris, 2016). La maison Folie est aussi conçue au départ comme un lieu de circulation et de croisement (d'où la création d'une nouvelle rue) : la mixité des publics et le mélange des populations fait – en quelque sorte – partie du cahier des charges (Sergent, 2010). Cela reste un objectif difficile à atteindre : si l'animation de la place du marché, de la rue des Sarrazins et de la place Casquette (où se trouve la maison Folie) est assurée les soirs

d'événements, la mixité sociale est rarement au rendez-vous, la maison Folie restant le lieu des « bobos » pour beaucoup de jeunes et moins jeunes habitants du quartier.

Le centre de Wazemmes, et singulièrement la place du marché, offre aujourd'hui un cadre suffisamment attrayant et rassurant pour que chacun s'approprie les espaces selon ses attentes, tout en excluant ou en limitant les passages dans des lieux moins appréciés. La multiplication des activités culturelles, en concordance avec la requalification du bâti et la rénovation de l'habitat, sont autant d'opérations concrètes qui illustrent la transformation qui se veut une transition mesurée entre passé et présent. Plus largement, la vie sociale est appréciée, même si certains déplorent des nuisances et découvrent progressivement des inconvénients (le bruit, les vols, les trafics) ou vivent des déconvenues. Plusieurs associations continuent toutefois à agir en faveur de l'amélioration du cadre de vie, encore ressenti comme mal entretenu voire délaissé par les pouvoirs publics dans certaines rues (comme la rue Jules Guesde), quand d'autres secteurs focalisent l'attention.

L'action culturelle peut ainsi être problématisée sous l'angle de l'animation du quartier pour multiplier les activités, *occuper* le temps et l'espace, susciter de la présence et tenter de réduire les craintes associées à la nuit, au soir, aux espaces peu fréquentés. On peut faire l'hypothèse que cette action culturelle gagne à être interprétée comme le recyclage de ce qui est renvoyé aux cultures dites populaires. Le festival de la soupe, ou celui de l'accordéon à Wazemmes en fournissent des exemples. Dans cette perspective, la « mixité » serait pensée comme une combinaison d'une culture populaire revisitée et d'activités culturelles plus conventionnelles comme les expositions de la maison Folie.

Sur la place de gare à Belo Horizonte, la politique publique en construction a vu s'affronter la mairie et les manifestants. Mais des propositions sont déjà faites pour intensifier les usages de la place, en particulier ceux qui sont liés à une appropriation culturelle plus large, avec le soutien de l'administration publique aux manifestations culturelles et à la présence des sports de rue.

CONCLUSION : UNE ANALYSE CROISEE DES DYNAMIQUES DES DEUX PLACES

On peut établir un parallèle entre les deux places du point de leurs ponctuations populaires, festives ou nocturnes. Il se dégage de cette double contextualisation un déroulement de la semaine et de la journée où apparaissent des séquences de forte présence et des moments de moindre densité, et même des tranches temporelles de très faible occupation des espaces. C'est une manière de présenter l'animation du quartier résultant de la forte présence, du grand nombre, et de mettre en relief autant les attraits festifs ou fonctionnels que les craintes qui s'expriment dans les deux quartiers lorsque les quartiers se « vident », notamment le soir, et que la représentation valorisante laisse place à une image plus ambivalente, voire répulsive.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Apparicio, P., Séguin, A.-M., 2008, *Retour sur les notions de ségrégation et de ghetto ethniques et examen des cas de Montréal, Toronto et Vancouver*. Canada, Institut national de la recherche scientifique.

Bonny Y., Bautès N., Gouëset V., 2017, *L'espace en partage. Approche interdisciplinaire de la dimension spatiale des rapports sociaux*, Presses Universitaires de Rennes.

Bosredon P., Gravereau S., Grégoris M.-T., 2016, Des équipements culturels à la production des quartiers dans la métropole lilloise, in Liefoghe C., Mons D. et Paris D., *Lille métropole créative ? Nouveaux liens, nouveaux lieux, nouveaux territoires*, Presses Universitaires du Septentrion, p. 277-313.

Collectif Degeyter, 2017, *Sociologie de Lille*, La Découverte.

Ferreira, Juliana Missiani S. 2017, *Análise do perfil de público e satisfação dos visitantes do Museu de Artes e Ofícios*. Monografia de Conclusão do Curso de Graduação de Turismo – UFMG. Belo Horizonte.

Kleihans, Reinout. 2004, Social implications of housing diversification in urban renewal: A review of recent literature. *Journal of Housing and the Built Environment*. v 19, p. 367–390.

Lefebvre, H. 2008, *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG

Lehman-Frisch, S. 2009, La ségrégation : une injustice spatiale ? Questions de recherche. *Annales de Géographie*, n° 665-666, p. 94-115.

Lussault M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Grasset.

Sergent O., 2010, Retranscription du séminaire Nouveaux lieux culturels en Europe, Banlieues d'Europe, maison Folie Beaulieu de Lomme, 6/10/2010. URL :

http://www.artfactories.net/IMG/pdf/banlieues_retranscriptions_seminaire_nouveauxlieuxculturels_eneurope.pdf

Une expérience de planification et projet métropolitain et local au Brésil : possibilités de convergence et contrôle social

A Brazilian experience of metropolitan and local planning and project: possibilities of convergence and social control

Heloisa COSTA
Professeur, Département de Géographie
Universidade Federal de Minas Gerais, Chercheur CNPq
heloisasmcosta@gmail.com

Geraldo COSTA
Professeur, Département de Géographie
Universidade Federal de Minas Gerais, Chercheur CNPq
gemcosta1@gmail.com

Roberto Luís MONTE-MÓR
Professeur, Département d'Économie
Universidade Federal de Minas Gerais, Chercheur CNPq

RESUME :

Cette communication entend discuter d'une expérience de planification effectuée à l'Université de Belo Horizonte (UFMG) depuis 2009, en trois étapes : un plan métropolitain, un projet de macrozonage et la révision des plans directeurs locaux. Principal instrument d'aménagement du territoire, le plan exprime les projets actuels et virtuels de production de l'espace et de la vie collective, mais aussi les convergences et les conflits d'intérêts des agents sociaux. A partir de la trajectoire récente de la planification au Brésil, des rapports entre les niveaux métropolitains et locaux sont examinés comme un essai d'articulation entre les politiques, les champs disciplinaires, et les savoirs traditionnels, techniques et académiques. La méthodologie cherche à intégrer des discussions d'ateliers, du théâtre, une cartographie collaborative, afin d'articuler la société civile, les institutions et l'Université. Les possibilités ainsi que les défis d'adopter des politiques métropolitaines au niveau local sont abordées ainsi que la restructuration territoriale proposée.

Mots-clés : planification ; région métropolitaine ; Brésil ; participation sociale

ABSTRACT: The paper discusses a planning experience carried out within the University (UFMG) since 2009, in three stages: a metropolitan plan, a macrozoning project and the revision of local master plans. As the main instrument of territorial planning, the plan expresses present and virtual projects of production of space and everyday life, but also convergences and conflicts of interest of social agents. Departing from the recent trajectory of Brazilian planning, some relations between metropolitan and local levels are analyzed as an attempt to articulate policies, disciplinary fields, and traditional, technical and academic knowledges. The methodology seeks to integrate workshop discussions, theatre, collaborative mapping, in order to articulate civil society, institutions and the university. The possibilities and challenges of adopting metropolitan policies at the local level are discussed, including the territorial restructuring proposed.

Keywords: planning ; metropolitan region ; Brazil ; social participation

Cette communication vise à discuter d'une expérience de planification en cours dans la Région Métropolitaine de Belo Horizonte (Brésil), développée depuis 2009 et qui est actuellement dans sa troisième étape, à savoir celle de la révision des schémas (plans) directeurs des municipalités métropolitaines effectuée conformément au processus de planification métropolitain mentionné. Au Brésil, les plans directeurs sont le principal instrument de l'aménagement du territoire, obligatoires pour les municipalités ayant une population de 20 000 habitants ou plus, ainsi que pour celles situées dans les régions métropolitaines et de celles qui pourraient souffrir des effets négatifs des activités économiques. Ils expriment, par conséquent, les projets actuels, futurs et virtuels, de production de l'espace et de la construction de la vie collective dans ces lieux. Ils expriment aussi les convergences et les conflits d'intérêts des agents sociaux actifs dans la municipalité ainsi que les rapports de pouvoir, généralement asymétriques qui pourraient être identifiés au cours du processus, arbitrés par les rites institutionnels et les procédures de participation utilisées.

Le fil conducteur de la discussion se réfère aux relations entre le niveau métropolitain et le niveau local (ici le plus souvent assimilé au niveau municipal, mais pas nécessairement) à partir de la construction collective des plans, des projets et des propositions d'action. Plus qu'une dialectique entre les échelles spatiales, il s'agit aussi d'une tentative d'articulation entre plusieurs dimensions de politiques, entre les champs disciplinaires qui s'entrecroisent, entre les savoirs traditionnels communs issus de la vie quotidienne et les savoirs des techniciens et universitaires, entre autres défis (Friedmann, 1987, Sousa Santos, 2007). À cette fin la méthodologie adoptée intègre plusieurs moments de discussion dans des ateliers et des séminaires, ainsi que la création d'espaces de référence et de participation dans les municipalités, les LUMEs (Lieux d'Urbanité Métropolitaine), embryons d'articulation entre la société civile locale, les représentations institutionnelles et l'Université.

La première partie de la discussion a pour référence le contexte plus large de la planification contemporaine métropolitaine et locale au Brésil et le contexte spécifique de notre expérience concrète de planification de la RMBH depuis 2009. Dans ce contexte, la communication se concentre sur les projets de restructuration territoriale métropolitaine, exprimés par un Projet de Macrozonage du territoire métropolitain qui servira de base notamment pour référencer la révision des plans directeurs locaux.

Dans les trois dernières décennies, les efforts de planification urbaine au Brésil ont été motivés par la perspective de surmonter la forte influence d'un passé fonctionnaliste et centralisateur, en allant vers la construction d'expériences participatives, guidé par les principes d'une réforme urbaine centrée sur la notion de fonction sociale de la propriété et sur l'expansion de la citoyenneté et de l'inclusion sociale. Cette trajectoire a abouti à plusieurs avancées en matière de consolidation d'une législation progressiste, particulièrement au niveau des municipalités, mais avec une efficacité très faible en raison de nombreuses limites dans la mise en pratique. En plus des limitations et des pressions politiques de toutes sortes, cette tradition de planification s'oppose à la tendance globale de réduction de la participation de l'État dans les politiques publiques et à l'émergence de logiques de projet et de politiques urbaines orientées par le marché, qui deviennent hégémoniques, et en contribuant à la persistance des inégalités et de l'exclusion sociale.

Pendant cette période la question locale/municipale prend une centralité spatiale et politique et la planification métropolitaine, associée aux politiques de l'État autoritaire de la période dans laquelle elle est apparue, a été négligée, malgré l'extension du processus d'urbanisation à pratiquement tout le territoire, particulièrement le processus métropolitain (Lefebvre, 1999).

Dans le Minas Gerais, la planification métropolitaine a recommencé d'une façon un peu pionnière dès le début des années 2000, à partir d'une modification de la législation de l'état qui crée une nouvelle structure institutionnelle pour la gestion métropolitaine, composée d'une Assemblée Métropolitaine, d'un Fonds financier métropolitain, d'un Conseil de Développement Métropolitain

(avec une participation réduite mais significative de la société civile), d'une Agence Métropolitaine pour la mise en œuvre des plans et projets, et d'un Plan Directeur de Développement Intégré pour la région métropolitaine. Dans ce contexte, notre Université (UFMG) a été engagée à élaborer ce plan à partir duquel nous avons cherché à sédimer notre analyse et notre réflexion.

La deuxième partie de la communication examine le contexte que l'on considère innovateur, de réaliser un plan au sein et à partir de l'Université, impliquant par moments plus d'une centaine de chercheurs, professeurs et étudiants, ainsi que des représentants de la société civile et des structures institutionnelles municipales de l'état du Minas Gerais dans un processus d'apprentissage collectif, stimulant et enrichissant. Certaines dimensions du potentiel éducatif, pédagogique, social et politique de l'expérience ont été discutées précédemment (Monte-Mór, Costa, Costa, Melo, 2016) et seront reprises dans ces réflexions. L'objectif est de mettre en évidence, parmi d'autres aspects, la nécessaire convergence entre les différentes disciplines dans l'élaboration du plan, ainsi que l'apprentissage contenu dans le processus d'élaboration de ce plan, dans la construction de la méthodologie qui n'était pas donnée a priori, mais qui fut forgée conjointement avec l'évolution du processus. Plusieurs travaux de licence, de maîtrise et de doctorat ont présenté des analyses et des réflexions critiques du plan, de ses projets, des limites et des potentialités du processus.

Notre expérience de planification a déjà trois étapes. La première, celle du plan métropolitain – Plan Directeur de Développement Intégré (PDDI-RMBH) – a adopté comme orientation théorique de l'analyse spatiale, la contribution d'Henri Lefebvre (1991) sur la totalité de l'espace social. Bien que le plan ait permis un rapprochement majeur avec la réalité socio- spatiale métropolitaine, plus particulièrement en se basant sur la méthode d'apprentissage participative du processus de « learning by doing » de John Friedmann et de « ecologia dos saberes » de Boaventura de Sousa Santos, il y a un certain degré d'abstraction dans l'établissement de programmes et de politiques majeures. Après une lecture complète de la région avec l'aide de plusieurs ateliers publics, de la cartographie collaborative, ainsi que du théâtre et d'autres formes ludiques de communication, une trentaine de politiques ont été formulées, déployées dans les programmes et projets. Elles ont été regroupées autour des axes thématiques suivants : urbanité, sécurité, accessibilité et développement durable. De plus d'autres politiques ont été formulées dans les deux autres dimensions transversales du plan : institutionnalité et territorialité. Cette dernière a abouti à une proposition de restructuration territoriale métropolitaine, dont le Projet de Macrozonage sera discuté ci-dessous et aussi à un programme de soutien des révisions des plans directeurs des municipalités métropolitaines qui constitue actuellement la troisième étape de notre expérience de planification à partir de l'Université (UFMG, 2011 et 2015).

Le Projet de Macrozonage Métropolitain (MZ-RMBH) dans la deuxième étape, a adopté les mêmes principes méthodologiques du plan, et a marqué une étape importante dans le processus de rapprochement avec la réalité socio-spatiale métropolitaine. Les politiques et les programmes du PDDI ont commencé à gagner plus de matérialité territoriale et sociale en étant spatialisés au moyen du zonage. À ce stade les connexions et les éventuels conflits de compétences entre les niveaux locaux et métropolitains ont fortement émergé car c'est la municipalité qui a la prérogative légale de légiférer sur l'aménagement du territoire, tandis que le plan métropolitain devait établir des directives d'aménagement des sols pour l'ensemble des 34 municipalités qui composent la RMBH. Il est clair que cette duplicité suppose des articulations politiques et techniques, afin que le processus puisse avancer.

L'option méthodologique adoptée fut de proposer le Macrozonage pour les domaines dans lesquels l'intérêt métropolitain primait sur l'intérêt local/municipal ou du moins était clairement identifié. Il s'agit des Zones d'Intérêt Métropolitaines (ZIM) et des Aires d'Intérêt Métropolitaines (AIMs). Il est à noter que ce fut un moment assez intense du processus de travail en commun entre l'Université et la société, avec la réalisation d'ateliers de cartographie collaborative qui ont abouti à l'identification des éléments et des activités d'intérêt métropolitains suivants: les centralités urbaines et axes routiers où s'établissent les équipements et services; les zones de montagnes considérées comme patrimoine naturel et du paysage, éléments d'identité importants de la région ; les zones de protection des bassins d'approvisionnement métropolitain en donnant une place centrale à la protection des eaux. Les

zones de production agricole pour la sécurité alimentaire et les zones d'habitation sociales ont été également considérées comme des régions d'intérêt métropolitain, celles-ci cependant n'ont pas été conformées à un zonage spécifique. La dimension environnementale a pris beaucoup d'importance dans la définition participative de l'intérêt métropolitain, ce qui est lié à des discussions à différents niveaux, allant du local au global. Cette perspective s'est matérialisée dans la proposition d'une trame verte et bleue, inspiré par l'expérience française, comme élément clé pour la construction de la restructuration territoriale métropolitaine. Bien plus qu'un simple projet d'urbanisme, il faut interroger quels sont les instruments et les mécanismes d'incitation et de participation de la société avec son territoire, ses pratiques de reproduction sociale qui peuvent contribuer à ce projet à l'avenir.

Les résultats de ces deux étapes ont été transformés en projet de loi, une détermination du Statut de la Métropole, la nouvelle loi fédérale passée en 2015 instituant l'obligation pour l'élaboration du plan métropolitain dans toutes les régions métropolitaines du pays et ainsi de résoudre officiellement les conflits de compétence mentionnés. Il faut discuter de la viabilité politique de la présente loi, mais sans aucun doute, dans le cas analysé, elle signifie une tentative de garantir par la loi, les principes démocratiques et méthodologiquement innovants du processus de planification métropolitaine.

Dans cette initiative, l'équipe de l'UFMG (à laquelle nous participons) est actuellement à la troisième étape de l'expérience de planification, en élaborant des plans directeurs pour 11 des 34 municipalités métropolitaines, cette fois avec une nouveauté dans le processus de contrôle social participatif : la création de groupes d'accompagnement (GA) qui ont pour responsabilité, en plus de participer à la préparation des plans, de proposer des discussions et de devenir une institution permanente de contrôle social de planification urbaine dans chacune des municipalités. Il s'agit d'une dimension importante. Il faut de plus noter la nécessité d'articuler les propositions faites à l'échelle métropolitaine avec la réalité des intérêts locaux, c'est le défi auquel nous devons faire face en ce moment.

La séquence présentée ci-dessus a signifié un processus de planification, qui essaye d'articuler le territoire métropolitain et les municipalités. C'est une expérience riche et innovante, pleine de possibilités et de défis. Comme elle repose sur la construction d'un processus de contrôle social, elle a peut-être plus de chances de se concrétiser en tant que processus de gestion urbaine et métropolitaine continu et démocratique.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

FRIEDMANN, J. *Planning in the public domain*. Princeton: Princeton University Press, 1987.

LEFEBVRE, H. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell, 1991.

MONTE-MÓR, R.L.; COSTA, G.; COSTA, H.; MELO, M. The university and metropolitan planning: an innovative experience. *Nova Economia*, v.26, p.1133 - 1156, 2016.

SOUSA SANTOS, B. Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. *Novos Estudos* 79. São Paulo: Cebrap, 2007.

UFMG. *Projeto do MacroZoneamento Metropolitano – MZ-RMBH*. Belo Horizonte, 2015.

UFMG/PUCMINAS/UEMG. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH*. Belo Horizonte, 2011.

Mesure et comparaison des cultures d'aménagement du territoire : risques, confiance et coopération

Measuring and Comparing Planning Cultures: Risk, Trust and Co-operative Attitudes

Keyang LI

Doctorant & Radboud University, Institute for Management Research

Perrine DETHIER

Doctorant & Université de Liège ECOGEO

Perrine.dethier@uliege.be

Anders EIKA

Doctorant & Norwegian University of Life Sciences

Department of Spatial Planning and Landscape Architecture

Ary SAMSURA

Chercheur & Radboud University Institute for Management Research

Erwin VAN DER KRABBEN

Professeur & Radboud University Institute for Management Research

Berit NORDAHL

Professeur & Norwegian University of Life Sciences

Department of Spatial Planning and Landscape Architecture

Jean-Marie HALLEUX

Professeur & Université de Liège ECOGEO

RESUME :

L'impact de la culture sur l'aménagement du territoire fait l'objet d'un intérêt croissant. Cependant, les études comparatives sur les cultures d'aménagement doivent faire face à un manque de méthodes systématiques et de données empiriques. Cette communication aura un double objectif : (1) opérationnaliser le concept de culture d'aménagement ; et (2) mesurer et comparer des cultures d'aménagement. Basés sur des modèles préexistants, nous avons construit un modèle reliant, par le biais des attitudes des acteurs de l'aménagement du territoire, la culture d'aménagement aux performances de cet aménagement. Dans un second temps, nous avons mesuré et comparé trois attitudes (risque, confiance et coopération) auprès d'acteurs de l'aménagement du territoire. Nous avons réalisé trois expériences inspirées de l'économie expérimentale dans trois pays européens (Belgique, Pays-Bas et Norvège). Les résultats sont, en grande partie, conformes avec les différentes attitudes sociétales de ces pays.

Mots-clés : culture d'aménagement du territoire, attitudes, expérience, Belgique, Pays-Bas, Norvège

ABSTRACT:

Cultural impacts in planning increasingly receive attention from both academics and practitioners around Europe. However, comparative planning cultures studies face the challenges of lacking systematic comparison and empirical evidence. This communication has a double aim (1) operationalizing the concept of planning culture; and (2) measuring and comparing it. Based on previous models, we build a model linking planning culture and planning outcome through attitudes of planning actors. Secondly, we measure and compare three attitudes (risk, trust, and cooperation). We adopt three experimental economic games and conduct an experiment with public and private planning practitioners in three European countries: Belgium, the Netherlands and Norway. Our experimental findings suggest that Dutch planning actors value risk aversion and trust; Norwegian planning actors value co-operation; while (French-speaking) Belgian planning actors do not value these variables that much.

Keywords: comparative planning cultures; attitudes; experiment; Belgium; The Netherlands; Norway

L'étude de l'impact de la culture sur l'aménagement du territoire est un domaine en forte croissance. Dénommé sous le terme de *planning culture* en anglais, ce concept connaît un intérêt croissant en Europe (de Vries, 2015; Friedmann, 2005). Même si le concept reste flou, la culture d'aménagement du territoire peut-être définie comme étant « *la morale et les attitudes dominantes des aménageurs à propos des rôles appropriés de l'État, des forces du marché et de la société civile dans l'orientation des conditions sociales* » (traduction personnelle)¹. Les recherches dans le domaine présentent un double intérêt. Premièrement, la culture d'aménagement du territoire est utilisée afin d'expliquer les différences de pratiques entre pays (Knieling & Othengrafen, 2009; Sanyal, 2005). Deuxièmement, si l'on veut considérer la possibilité de transférer des politiques d'un pays à l'autre, il est important de porter attention aux différences culturelles afin de s'adapter au contexte (Stead, 2012).

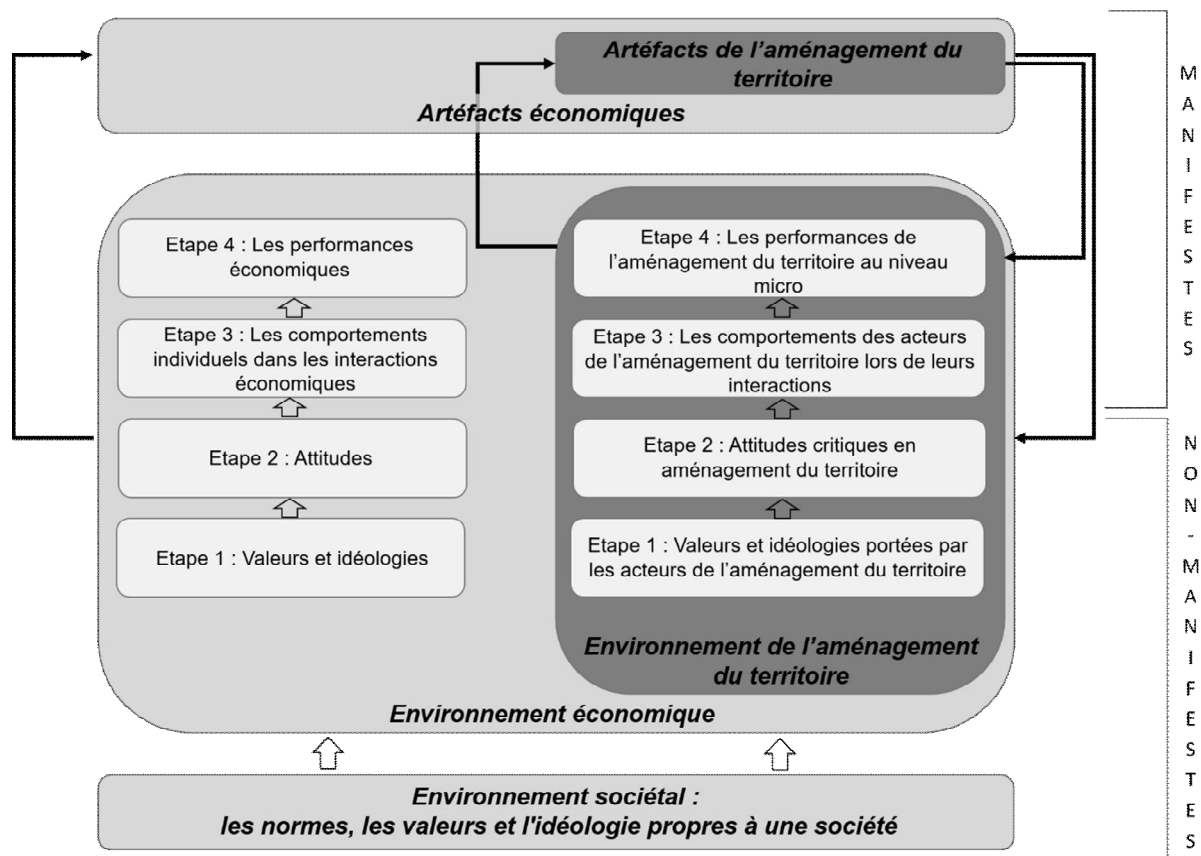
Outre la définition du concept, la méthodologie est au centre des questions de recherche (Friedmann, 2012). Il y a un manque de méthodes systématiques et de données empiriques. Les études sont dominées par les études de cas (Friedmann, 2012). Cette présentation aura pour objectif de présenter une méthodologie pour mesurer et comparer les cultures d'aménagement. Elle sera structurée en deux parties principales : l'une portant sur l'opérationnalisation du concept et l'autre sur la mise en œuvre de celle-ci.

Pour l'opérationnalisation, nous avons développé un nouveau modèle basé essentiellement sur le modèle développé par Knieling et Othengrafen (2009). Le modèle de Knieling et Othengrafen, nommé *culturized planning model*, distingue la culture d'aménagement en trois niveaux : les artefacts, l'environnement de l'aménagement et l'environnement sociétal. Ces trois niveaux interagissent entre eux et ont des niveaux de perceptions différents. Les artefacts sont l'ensemble des structures, des produits et des processus de l'aménagement (ex. : les plans et les schémas). Il concerne uniquement des phénomènes visibles et donc facilement appréhendable pour quelqu'un d'extérieur. Le second niveau, l'environnement de l'aménagement, est constitué des valeurs et des idéologies des acteurs actifs dans les processus de l'aménagement du territoire (ex. : principes des aménageurs ou les traditions d'aménagement). Ce niveau est moins visible que le précédent. L'environnement sociétal, le dernier niveau, concerne les idées sous-jacentes de la population. Il est difficilement identifiable mais a un impact d'autant plus important sur la culture.

¹“Assuming that the term *planning culture* means the collective ethos and dominant attitudes of planners regarding the appropriate role of the state, market forces, and civil society in influencing social outcomes” (Sanyal, 2005, p. xxi).

Le *culturized planning model* est très intéressant d'un point de vue théorique mais il est, cependant, déficient en terme explicatif. Dès lors, nous avons construit un nouveau modèle en nous appuyant sur la littérature économique. De plus, nous nous sommes concentrés sur le niveau intermédiaire, l'environnement de l'aménagement, niveau fondamental pour comprendre les cultures d'aménagement. En économie, il est admis que la culture a un impact sur les idéologies et les préférences ainsi que sur les performances économiques. Ce lien est étudié de manière empirique par le biais de l'économie expérimentale. Par l'étude des valeurs, des attitudes et des comportements, les économistes lient la culture et les performances économiques. Nous nous en sommes inspirés pour lier la culture d'aménagement aux performances de cet aménagement. Le modèle que nous avons construit (figure 1) est un modèle en 4 étapes entre l'environnement de l'aménagement du territoire et ses performances.

Figure 1 : Mécanismes de liaison entre la culture d'aménagement et les performances d'aménagement



Ce modèle nous fournit les bases pour mesurer la culture d'aménagement. En effet, l'utilisation des expériences inspirées de l'économie expérimentale nous permet d'identifier les valeurs et les attitudes des acteurs de l'aménagement du territoire.

La deuxième partie de l'exposé portera sur la mesure et la comparaison de cultures d'aménagement. Pour tester l'approche expérimentale, nous avons étudié trois attitudes critiques en aménagement du territoire : l'aversion face au risque et la propension à faire confiance et à coopérer. Pour comparer les résultats, nous avons réalisé les expériences dans trois pays : la Belgique (seulement en partie francophone), la Norvège et les Pays-Bas.

Par ces expériences, nous voulions tester :

- 1) si les trois attitudes (risque, confiance, coopération) diffèrent entre les pays ;
- 2) si, entre les acteurs du secteur privé et du secteur public, ces trois attitudes sont différentes.

Nous avons réalisé ces expériences entre juin 2016 et juin 2017. Les personnes ont principalement été contactées par mail et ont joué sur des plateformes en ligne. Environ 250 personnes ont participé à ces expériences. Les répondants sont des acteurs de l'aménagement du territoire travaillant soit dans le secteur public soit dans le secteur privé.

Les trois expériences, aussi appelées jeux, sont inspirées d'expériences connues et régulièrement jouées en économie expérimentale. Cependant, comme l'intérêt de ces expériences est de mesurer les attitudes des professionnelles en aménagement, nous avons contextualisé les jeux avec des situations rencontrées en aménagement du territoire. Trois expériences ont été réalisées afin d'étudier les trois attitudes sélectionnées.

La première expérience, inspirée d'un jeu développé par Crosetto et Filippin (2013), vise à étudier la prise de risque par rapport à un événement incertain. De ce jeu, il ressort que l'ensemble des répondants est peu enclin à prendre des risques. Les Norvégiens sont ceux qui sont le moins récalcitrant suivi des Belges. Les Néerlandais sont ceux qui craignent le plus la prise de risque. Cependant, la différence entre les résultats des Belges et des Néerlandais n'est pas significative. Pour ce qui est de la différence entre les acteurs privés ou publics, la différence est significative seulement aux Pays-Bas. Les acteurs privés sont plus enclins à prendre des risques que ceux travaillant pour le secteur public. Pour ce qui est de la Norvège et de la Belgique, les deux types d'acteurs n'ont pas de comportement différent face aux risques.

La seconde expérience est un jeu portant sur la confiance. Il est inspiré d'un jeu de Berg, Dickhaut et McCabe (1995). Nous avons voulu étudier la confiance à la fois entre des acteurs émanant du même secteur mais aussi étudier la confiance entre un acteur du secteur public et un acteur du secteur privé. Pour ce faire, le jeu a donc été fait dans différentes versions pour avoir des données sur ces différentes compositions. De manière générale, les Belges font moins confiance que les Norvégiens et les Néerlandais. Ces résultats sont en concordance avec les observations sur les attitudes sociétales, notamment avec l'enquête faite dans le cadre du projet *European Values Study* (EVS, 2016). Nous pouvons aussi observer que les acteurs publics norvégiens font moins confiance au secteur privé que les acteurs publics néerlandais, ce qui était affirmé par Sager (2009). Par contre, le fait que les acteurs privés belges aient peu confiance dans le secteur public (de Vries 2015), n'a pas pu être confirmé.

Enfin, la dernière expérience portait sur l'attitude de coopération. Nous nous sommes inspirés d'un jeu qui s'appelle le jeu du bien public développé par Ledyard (1995). Comme pour le jeu sur la confiance, nous avons étudié la coopération entre les différents types d'acteurs. Pour les trois nations, les résultats montrent que la propension à coopérer est plus importante que les résultats obtenus en économie expérimentale. Au sein des répondants, les Norvégiens sont les plus coopératifs suivis par les Néerlandais et puis les Belges. Nous avons aussi constaté qu'en Belgique et en Norvège, les acteurs publics coopèrent plus difficilement s'ils doivent le faire avec les acteurs provenant du privé plutôt que du public.

Il ressort de ces résultats que, dans la majorité des cas, il y a bien une différence d'attitudes entre les acteurs des différents pays mais aussi entre le type d'acteurs si ceux-ci viennent du secteur privé ou du secteur public. De plus, la plupart des résultats sont en ligne avec la littérature scientifique portant sur les cultures d'aménagement ou les attitudes sociétales. Cependant, les résultats et la méthode présentés montrent plusieurs limites. Premièrement, la taille de l'échantillon est relativement réduite. Cette taille ne nous a pas permis de tester si les attitudes variaient en fonction d'autres caractéristiques comme les variables sociodémographiques. Il est assez coûteux de faire participer des professionnels dans ce genre d'expériences. D'ailleurs, en économie expérimentale, la majorité des répondants sont des étudiants.

Cependant, dans ce cas-ci, nous avons préféré nous restreindre à interroger des professionnelles de l'aménagement pour assurer une généralisation des résultats à l'ensemble des acteurs du domaine. Sur la base des données démographiques, notre échantillon semble représentatif de la population interrogée. La deuxième limite est la contextualisation des expériences. Cette

contextualisation a, d'une part, entraîné des omportements irrationnels. D'autre part, certains répondants ont mis en avant la faible crédibilité des contextes. Nous sommes conscients de la problématique mais cette aible contextualisation est l'aboutissement de longue discussion afin de garder des instructions identiques dans chaque pays et, d'autre part, garder des instructions les plus simples possible pour rester en ligne avec l'économie expérimentale. En effet, un des piliers de cette méthodologie est d'éviter des contextes trop riches pour éviter de perdre le contrôle sur les comportements des répondants qui pourraient être influencés par des données présentes dans le contexte.

L'objectif de la présentation est d'exposer une méthode qui opérationnalise le concept de culture d'aménagement. Nous avons construit un modèle où les attitudes des personnes travaillant dans le domaine sont au cœur du concept. L'utilisation de l'économie expérimentale a montré qu'il était possible de mesurer certaines de ces attitudes. Les résultats sont en grande partie en accord avec la littérature. Cependant, le modèle construit ne s'attache qu'à une partie du concept de culture d'aménagement et, pour être complet, il faudrait aussi prendre en compte les aspects formels et l'environnement sociétal.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Berg, J., Dickhaut, J., & McCabe, K. (1995). Trust, reciprocity, and social history. *Games and economic behavior*, 10(1), 122-142.

Crosetto, P., & Filippin, A. (2013). The "bomb" risk elicitation task. *Journal of Risk and Uncertainty*, 47(1), 31-65.

De Vries, J. (2015). Planning and Culture Unfolded: The Cases of Flanders and the Netherlands. *European Planning Studies*, 23(11), 2148-2164.

EVS (2016): *European Values Study 2008: Integrated Dataset (EVS 2008)*. GESIS Data Archive, Cologne. ZA4800 Data file Version 4.0.0

Friedmann, J. (2012). Varieties of Planning Experience: Toward a Globalized Planning Culture? In R. Crane & R. Weber (Eds.), *The Oxford Handbook of Urban Planning*. Oxford: Oxford University Press.

Knieling, J., & Othengrafen, F. (Eds.). (2009). *Planning cultures in Europe: Decoding cultural*

Ledyard, J. (1995). Public goods: A survey of experimental research: In: Kagel, J., Roth, A. (Eds), *Handbook of Experimental Economics*. Princeton University Press.

Sager, T. (2009). Planners' role: torn between dialogical ideals and neo-liberal realities. *European Planning Studies*, 17(1), 65-84.

Sanyal, B. (Ed.). (2005). *Comparative planning cultures*. New York: Routledge.

Stead, D. (2012). Best practices and policy transfer in spatial planning. *Planning Practice and Research*, 27(1), 103-116.

Les projets culturels de territoire : entre plus-value stratégique et contradictions opérationnelles

Cultural projects of territory: between strategic added value and operational contradictions

Mariette SIBERTIN-BLANC
Maître de conférences, Université Toulouse Jean Jaurès
UMR LISST-Cieu

RESUME :

La notion de projet culturel de territoire est apparue plutôt tardivement en France, à la fin des années 1990, début des années 2000. Ce mode de territorialisation de l'action culturelle traduit de nouvelles formes d'appropriation locale de ce champ d'action (relativement marginal en termes de ressources humaines et financières mais très symbolique). Il recouvre des réalités variées : soit impulsé par des structures culturelles, soit par des partenaires supra, soit par des communes et ou leur regroupement. A partir d'entretiens et d'analyse de cas de terrain, cette proposition de communication souhaite insister sur la plus-value de cet outil « projet » pour l'action culturelle et territoriale (transversalité, nouvelles compétences, forme d'aménagement sensible, émotionnelle). Nous insistons aussi sur certaines tensions, voire contradictions identifiées en termes opérationnels (dépolitisation, standardisation, plus faible prise de risque artistique)

Mots-clés : projet culturel, action territoriale, gouvernance locale, France

ABSTRACT:

The concept of territorial cultural project appeared late in France, in the late 1990s, early 2000s. This method of the cultural action territorialisation reflects new forms of local appropriation of this field of action (rather marginal in terms of resources human and financial but very symbolic). It covers a variety of realities: either driven by cultural structures, or by supra partners, or by municipalities and their grouping. Based on interviews and analysis of local cases, this communication proposal emphasizes the added value of "projects", as a tool for the benefit of cultural and territorial action (transversality, new skills, form sensitive or emotional development). We also insist on tensions, even contradictions identified in operational terms (depoliticization, standardization, low artistic risk)

Keywords: cultural project, territorial action, local governance, France

La notion de projet culturel de territoire est apparue plutôt tardivement en France, à la fin des années 1990, début des années 2000. Ce mode d'intervention est saisi par les acteurs locaux parallèlement au renforcement du niveau intercommunal et au déploiement des territoires de projets (Pays, PNR), encouragé par l'Etat qui y voit ainsi un élargissement de ses dispositifs contractuels. Jusqu'alors, la territorialisation de l'action culturelle passait par les voies naturelles de la décentralisation (Poirrier Rizzardo 2009) : structuration de politiques culturelles locales (Saez 2005) et volet culturel de contrats territoriaux (Chaudoir Maillard 2005).

L'apparition de projets culturels territoriaux traduit donc de nouvelles formes d'appropriation locale de ce champ d'action (plutôt marginal en termes de ressources humaines et financières mais très symbolique). Au-delà de l'intégration de la culture et des démarches artistiques dans les politiques territoriales et projets urbains (Arab Özdirlık Vivant 2016 ; Sibertin-Blanc Lima 2016 ; Lazzarotti, Mercier Paquet 2017), c'est bien une entrée par la culture sur des objectifs territoriaux qui se déploient ainsi. A l'instar de la distinction faite communément pour les projets urbains entre les projets complexes opérationnels et les projets stratégiques, la désignation des « projets culturels de territoire » recouvre des réalités variées.

Trois configurations peuvent se distinguer :

- 1) des projets culturels impulsés par des structures qui y voient la possibilité de modifier leurs pratiques et se rapprocher des partenaires sur les territoires (exemple du CNCS) ;
- 2) des projets impulsés par des territoires supra (départements Loire Atlantique ou Aveyron, régions Centre ou Occitanie) afin de stimuler des dynamiques locales et de contractualiser selon des critères à la fois culturels et territoriaux ;
- 3) des projets formulés par des EPCI et communes, ou par des territoires de projets (ville de Toulouse, Communauté de communes du pays de Redon, PETR Portes de Gascogne) qui viennent ainsi, avec la culture, étoffer leur projet de développement territorial.

A partir d'entretiens auprès d'élus et techniciens et d'analyse de cas de terrains, il s'agit dans un premier temps de présenter les différentes figures de projet culturel de territoire et de montrer à quel point une certaine banalisation de cet outil conduit les porteurs de projet à intégrer de nouvelles modalités d'interventions (pour le champ culturel comme pour le champ territorial). Cette proposition de communication souhaite par ailleurs insister sur l'apport, en faveur de l'action culturelle territoriale, de cet outil « projet », mais aussi sur les tensions opérationnelles qu'il suscite (Balti Sibertin-Blanc 2016).

D'une part, le décloisonnement des acteurs, des espaces, des champs d'intervention permet de renouveler l'énoncé des stratégies locales et d'explorer de nouvelles modalités d'intervention. D'autre part, de nouvelles compétences professionnelles s'affirment (médiation, approche socio-économique, maîtrise de la complexité des dispositifs territoriaux d'un côté, des singularités du monde artistique et culturel de l'autre). Nous explorerons l'hypothèse selon laquelle c'est l'ensemble de la chaîne d'ingénierie de l'action locale qui s'en trouve ébranler et nous soulignerons toutefois les difficultés de cette transversalité (besoin de temps, nécessité de reformater un vocabulaire, reformulation des registres de légitimité y compris avec la participation de la société civile, etc). Enfin semble émerger l'esquisse d'une forme sensible, voire *émotionnelle* de l'aménagement du territoire à travers ces projets : les initiatives culturelles et artistiques sont portées par des acteurs qui revendiquent des univers sensoriels, qui visent à susciter des émotions, bouleversant les rapports aux lieux et aux autres, en s'appuyant sur des esthétiques et des imaginaires. En d'autres termes, il s'agit d'établir les effets de l'irruption légitimée des artistes dans l'action territoriale, (désigné comme « *écorchés vifs* » par un élu départemental, grand défenseur de projets culturels de territoire). Intégrer le beau plus que l'utile, mettre en scène des questionnements plus que des certitudes, valoriser les émotions plutôt que des matérialités physiques : autant de pistes que certains acteurs portent et ont comme ambition de partager... Cette approche ne va pas sans provoquer de tensions avec des référentiels tels que la compétitivité (Pratt 2010).

Pour autant, il convient aussi d'identifier ce que ces projets signifient, dans leurs contradictions, en termes d'action à la fois culturelle et territoriale. Ainsi, si la mobilisation multivariée permet une meilleure mobilisation et la constitution d'une gouvernance locale originale, la prise de risque artistique et l'engagement politique s'en trouvent selon certains acteurs atténués, venant interroger précisément l'intérêt d'une action culturelle et artistique éteinte de sa partie subversive. S'y ajoutent le risque de l'épuisement des énergies exigées par ce type d'intervention, et les conflits de récits territoriaux qui ne manquent pas d'émerger. Aussi parallèlement à l'expérimentation territoriale, une certaine standardisation culturelle, à la fois stratégique et opérationnelle semble se faire jour – ce fut le cas par exemple de l'intégration systématique pour certaines strates urbaines de la notion de « créativité »¹ dans leur projet, ce peut être le cas aujourd'hui de la dimension « inclusive » de la culture. D'ici peu, la notion de droit culturel, ayant intégré la loi NÔTRe, devrait également faire figure d'entrée thématique incontournable (Fuchs, Guillon et al. 2017)...

Sans remettre en question l'intérêt de la mobilisation par l'action culturelle de ce mode d'intervention, nous souhaitons insister, en conclusion, sur ce que cet outil « projet culturel de territoire » produit en termes opérationnel et de gouvernance, et dans quelle mesure il est un bon révélateur des recompositions en cours quant à l'élaboration et au pilotage de l'action territoriale.

¹ Cette notion est d'ailleurs souvent très maladroitement interprétée, contribuant à faire des écrits de R. Florida un vade mecum trop faiblement approprié.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ARAB Nadia, ÖZDIRLIK Burcu et VIVANT Elsa (2016), *Expérimenter l'intervention artistique en urbanisme*, Presses universitaires de Rennes

BALTI S., SIBERTIN-BLANC M. (2016) « La connaissance, moteur de la construction d'une société métropolitaine » in JAILLET M.C. et ESCAFFRE F. (coord.) *Une trajectoire métropolitaine, l'exemple de Toulouse*, Editions Le Moniteur.

CHAUDOIR Philippe, MAILLARD de Jacques (2005) *Culture et politique de la ville : une évaluation*. Editions de l'Aube

FUCHS Baptiste, GUILLON Vincent, JEANDEL Alice-Anne, PIGNOT Lisa, SAEZ Jean-Pierre (coord.) (2017) « Droits culturels : controverses et horizons d'action », *L'Observatoire, la revue des politiques culturelles*, n°49

LAZZAROTTI Olivier MERCIER Guy et PAQUET Suzanne (dir.). (2017). *La part artistique de l'habiter. Perspectives contemporaines*. L'Harmattan. Collection Géographie et Cultures. Paris.

POIRRIER, Philippe, RIZZARDO René. (2009). *Une ambition partagée ? La coopération entre le ministère de la culture et les collectivités territoriales (1959-2009)*. Comité d'histoire du ministère de la culture.

PRATT Andy (2010), « Creative cities : tensions within and between social, cultural and economic development. A critical erading of the UK expérience », *City, culture and Society* 1:13.

SAEZ, Guy (2005). « L'action publique culturelle et la transition territoriale du système politique ». In FAURE A. et DOUILLET A.C *L'action publique et la question territoriale*, Presses universitaires de Grenoble, pp 229-250. Grenoble.

SIBERTIN-BLANC M., LIMA S. (2016), « La configuration culturelle territoriale d'une ville moyenne : trajectoires et tensions. Le cas d'Albi », *EchoGéo* 38 | 2016

Mobilité résidentielle, gentrification et politiques urbaines : réflexions à partir de deux quartiers dans une métropole brésilienne*

Residential mobility, gentrification and urban policy: reflections about two neighborhoods in a Brazilian metropolis

Luciana TEIXEIRA DE ANDRADE

Sociologue, professeur du Département de Sciences sociales et du Programme d'Études Supérieures en Sciences sociales de la Pontificale Université Catholique de Minas Gerais. Chercheur du CNPq, de la Fapemig et de l'Observatoire des Métropoles

Jupira GOMES DE MENDONÇA

Architecte et urbaniste, professeur du Département d'Urbanisme et du Programme d'Études Supérieures en Architecture et Urbanisme de l'Université Fédérale de Minas Gerais. Chercheur du CNPq et de l'Observatoire des Métropoles

RESUME :

Cet article vise à étudier l'influence des politiques urbaines sur la mobilité résidentielle et ses rapports avec ce que la littérature nomme "gentrification". Il a comme référentiel empirique deux quartiers de la ville de Belo Horizonte, capitale de l'État de Minas Gerais, Brésil, qui expriment les processus les plus généraux des villes brésiliennes résultants de deux types de politiques urbaines : l'un plus interventionniste, qui préserve les lieux d'intérêt historique et culturel et l'autre plus permissif, ouvrant la voie au remplacement des anciens bâtiments par des gratte-ciel et, par conséquent, au remplacement des habitants. Aujourd'hui ces quartiers reçoivent des groupes de statut élevé, avec pour conséquence l'expulsion des groupes de moindre revenu, configurant une plus grande homogénéité et une diminution de la mixité sociale. Ce processus diffère en partie d'autres études sur des villes européennes et nord-américaines, qui montrent initialement que la gentrification favorise une plus grande mixité sociale, bien que plus tard l'homogénéité des groupes à statut élevé passe à prédominer.

Mots-clés : mobilité résidentielle ; gentrification ; politiques urbaines ; mixité sociale

ABSTRACT:

This paper investigates the influence of urban policies in residential mobility and its relationship with gentrification. Its empirical reference focuses two neighborhoods in Belo Horizonte, the capital city of Minas Gerais, Brazil, which express the general processes in Brazilian cities, resulting from two types of urban policies – one, interventionist, preserves spots with historical and cultural interests; the other, permissive, allows the substitution of former buildings for skyscrapers and, consequently, the substitution of residents. These neighborhoods have received higher status groups, followed by the displacement of the lower-income groups, configuring greater homogeneity and the lessening of social mixture. This process differs, partly, from the processes observed in studies on European and North American cities, which show that in its early stages gentrification promotes broader social mixture, although with the subsequent predominance of the higher status group's homogeneity.

Keywords: Residential mobility; gentrification; urban policy; social mixture

* Ce travail présente des résultats de recherches appuyées par le CNPq et par la Fapemig.

Cet article vise à étudier l'influence des politiques urbaines sur la mobilité résidentielle et ses rapports avec le processus que la littérature nomme « gentrification ». La mobilité résidentielle, l'un des principaux indicateurs des processus de gentrification, constitue un mouvement dans le territoire fortement lié à la place que chaque famille occupe dans la hiérarchie sociale, place qui exprime la position relative et la distance qui sépare chacun des agents sociaux (BOURDIEU, 1997). Dans ce sens, la mobilité résidentielle qui caractérise la gentrification est celle dans laquelle un certain territoire perd des groupes sociaux de faible revenu en raison de l'entrée des groupes de statut social et des revenus plus élevés (BIDOU-ZACHARIASEN, 2007; ZUKIN, 2010; SMITH, 1996).

Plus spécifiquement, l'article vise à étudier et qualifier l'hypothèse de l'élitisation des zones péri-centrales de la ville de Belo Horizonte, capitale de l'État de Minas Gerais, Brésil.

Ces zones ont été historiquement occupées par des groupes de moyen statut, avec un peu de mixité sociale. Aujourd'hui ce que l'on observe c'est l'entrée des groupes d'un statut plus élevé, avec pour conséquence l'expulsion des groupes de moindre revenu et faible qualification professionnelle, en configurant une plus grande homogénéité et une diminution de la mixité sociale. Ce processus diffère en partie de certaines études dans quelques villes européennes et nord-américaines, qui montrent qu'initialement la gentrification favorise un plus grand mélange social, bien que plus tard l'homogénéité des groupes de statut élevé passe à prédominer. Cette différence est due au fait que la ville de Belo Horizonte, planifiée et inaugurée en 1897, n'a pas connu de vidange importante de sa zone centrale, comme arrivé dans certaines villes, principalement anglo-saxonnes. C'est pourquoi ce que l'on observe ne sont pas d'espaces vidés ou occupés surtout par des groupes de faible revenu, mais des espaces qui réunissent les groupes à revenus moyens et faibles. Ainsi, l'entrée des groupes moyens provoque immédiatement une plus grande élitisation de l'espace. Ceci est un exemple des spécificités du cas de Belo Horizonte, reproduit dans d'autres métropoles brésiliennes, exploré dans cet article. Ce phénomène porte une dimension résidentielle et une dimension commerciale, mais on n'aborde que la première dimension en raison de l'objectif de l'étude et de la portée des données analysées.

Les résultats et les réflexions présentés ici ont pour référentiel empirique deux quartiers de la ville de Belo Horizonte qui expriment néanmoins des processus plus généraux présents dans d'autres villes brésiliennes en raison de deux types de politiques urbaines, l'un plus interventionniste, qui préserve des lieux d'intérêt historique et culturel, l'autre plus permissif et lié aux intérêts du capital immobilier, permettant le remplacement des bâtiments anciens par des gratte-ciel et donc le remplacement des habitants. La condition d'existence de ces deux types de politiques urbaines c'est le choix de quelques lieux d'intérêt historique et culturel et d'autres qui, n'étant pas ainsi classifiés, peuvent être transformés. La conséquence, pour ce deuxième cas, est la rapide transformation des quartiers des grandes villes par le remplacement des bâtiments, des habitants, du paysage et des sens des lieux. Dans les villes brésiliennes, les principaux lieux choisis pour être préservés sont les centres historiques. Par conséquent, il y a un ensemble d'études axées sur les changements qui ont eu lieu dans ces centres. Ces études montrent un processus de gentrification commerciale ou de consommation dont le principal agent est l'Etat et, plus récemment, l'Etat en partenariat avec le secteur privé via des partenariats public-privé. Ces partenariats se traduisent dans des entreprises culturelles comme les musées, les cinémas, les centres culturels, parmi d'autres. De son côté, le logement n'a pas été au centre des processus de rénovation, soit parce que l'Etat n'investit pas dans le logement social dans les zones centrales, alléguant le coût élevé des terrains et des bâtiments, soit parce que le capital immobilier et la classe moyenne brésilienne ont d'autres options respectivement d'investissements et de logement, comme les copropriétés et d'autres quartiers proches du centre. Dans les deux cas il s'agit de lieux de qualité et de confort supérieurs à l'environnement encombré du centre, en plus de l'obsolescence de ses anciens bâtiments (RUBINO, 2009 ; LEITE, 2004).

Les réflexions présentées dans cet article diffèrent des études citées plus haut car ces réflexions se concentrent sur le processus de gentrification dans les quartiers éminemment résidentiels, processus mesuré par le déménagement des résidents, c'est-à-dire l'attraction de nouveaux et l'expulsion des anciens. Dans un des cas analysés, celui du quartier Santa Tereza, ce processus est un produit des politiques de préservation qui finissent par créer la catégorie de « quartiers culturels ». Dans le cas du quartier Anchieta, l'attraction est donnée par l'offre de nouveaux bâtiments avec les attributs conformes au goût et aux besoins des classes moyennes brésiliennes, tels que de grands appartements, de nombreux espaces de stationnement, espace de loisirs privé et sécurité.

Le quartier Santa Tereza s'est formé à la fin du XIX^{ème} siècle avec l'installation de certaines institutions de l'Etat, comme une auberge d'immigrants, une caserne militaire et un hôpital. À cette époque-là ses habitants étaient surtout des immigrants qui travaillaient dans la construction de la ville, outre des militaires. Tout au long du XX^{ème} siècle, avec un accès plus facile fourni par l'extension jusqu'à son entrée d'une ligne de tramways, le quartier s'est épaissi. Compte tenu du peu de voies d'accès et des barrières constituées par la présence d'une rivière et d'un chemin de fer, sa croissance était contenue dans ces limites. Dans le voisinage de la rivière et du chemin de fer il y avait une grande favela, qui a été presque entièrement enlevée dans les années 1980, en laissant seulement deux petits morceaux de terre, connus comme Vila Dias e Vila São Vicente, qui se distinguent du quartier par la morphologie irrégulière de l'occupation et par la condition sociale de ses résidents. Dans le quartier a prédominé l'occupation par les couches moyennes avec une moindre présence des membres de la classe ouvrière.

Le quartier Anchieta est situé sur l'axe sud de l'expansion de la zone centrale, ayant reçu historiquement les classes moyennes qui se sont formées dans la ville. C'est aussi la région qui a le plus connu des changements dans sa composition architecturale et sociale. L'occupation du quartier a commencé aux années 1920. Il a subi un intense processus de changements au cours des deux dernières décennies. Son histoire, au contraire de Santa Tereza, est moins connue, même parce qu'il n'a pas été représenté comme un quartier historique et par conséquent n'a pas suscité l'intérêt des chercheurs.

Des bâtiments plus simples et plus anciens y sont toujours présents, mais en moins grand nombre qu'à Santa Tereza. Les données du recensement démographique soutiennent également cette interprétation: Santa Tereza a une distribution plus hétérogène, bien qu'il soit en train de subir, comme annoncé, des changements vers une plus grande homogénéité. L'Anchieta, dans tous les aspects sociaux, est un quartier des couches supérieures, soit par la couleur de ses habitants, à prédominance blanche, soit par le revenu, concentré dans les couches supérieures de la classe moyenne.

L'article soutient l'hypothèse selon laquelle le quartier Anchieta attire des résidents d'une couche de la classe moyenne avec un plus grand capital économique, comme indiquent les données d'une recherche Origine et Destination réalisé dans la région métropolitaine. C'est un groupe plus âgé et d'une condition sociale plus consolidée, tandis qu'à Santa Tereza on observe l'entrée de jeunes résidents, avec un capital économique plus faible, mais avec un capital culturel élevé – ce sont des étudiants au doctorat, des médecins récemment diplômés, des producteurs culturels, entre autres. Dans les deux cas, et malgré les processus différents, la conséquence devient « l'élitisation » du territoire. Ces résultats sont proches de ceux trouvés par Van Criekingen (2007) dans son étude sur la ville de Bruxelles, comme nous avons l'intention de montrer dans cet article.

La catégorie de quartier au Brésil est à la fois une catégorie d'identification socio-spatiale et de planification, d'où le choix de cette unité spatiale. Cependant, on trouve une grande difficulté dans l'étude des quartiers: le manque de données exprimant la mobilité résidentielle dans cette échelle.

Les données du recensement démographique compatibles avec le quartier ne nous renseignent que sur les caractéristiques des résidents (tels que le revenu par habitant) et des ménages, ne fournissant pas d'informations plus spécifiques sur l'éducation ou la profession, ce qui rend difficile la compréhension des changements qui ont lieu entre une décennie et une autre. Pour cette raison, l'article explore une base de données produite pour la région métropolitaine dans son ensemble, mais avec la possibilité de désagrégation à plus petite échelle. Cette base de données, appelée Enquête Origine et Destination, montre qui entre et qui sort du quartier, avec des informations sur le revenu et la profession du chef de famille, prises ici comme un indicateur de la structure sociale, capable, dans ce contexte, d'identifier la mobilité par strate sociale. Ces données sont produites par des institutions gouvernementales depuis 1972. Dans cet article on aborde les recherches réalisées dans les années 1991, 2001 et 2011.

La deuxième base d'information utilisée est produite par le gouvernement municipal à des fins fiscales et est divisée en deux bases de données : la première décrit le type l'occupation des bâtiments et le schéma constructif en cinq bandes hiérarchiques. La seconde concerne les transactions effectuées à la fois par rapport à la quantité de biens vendus, année par année, et leurs valeurs, en l'occurrence mois par mois. Cette information nous permet de capturer les changements au fil du temps.

L'utilisation combinée de ces deux bases nous a fourni des informations sur la mobilité des personnes, c'est-à-dire, nous a permis de qualifier, selon la strate socio-économique, qui entre et qui sort des quartiers, ainsi que de comprendre les changements dans l'environnement bâti du quartier, l'intensité et les valeurs des propriétés commercialisées.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de 'revitalização' dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2007.

BOURDIEU, Pierre. Efeitos de lugar. In: BOURDIEU, P. (Coord.) *A miséria do mundo*. Vozes, 1997.

LEITE, Rogério P. *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas: Editora Unicamp/Editora UFS, 2004.

RUBINO, Silvana. Enobrecimento urbano. In: FORTUNA, C. LEITE, R. P. (Org.). *Plural de cidades: novos léxicos urbanos*. Coimbra: Almedina, 2009.

SMITH, Neil. *The new urban frontier*. London & New York: Routledge, 1996.

VAN CRIEKINGEN, Mathieu. A cidade revive! Formas, políticas e impactos da revitalização residencial em Bruxelas. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de 'revitalização' dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2007.

ZUKIN, Sharon. *Naked city: the death and life of authentic urban places*. New York: Oxford University Press, 2010.

L'analyse des projets d'urbanisation au Complexo do Alemão à Rio de Janeiro : entre propositions prometteuses et résultats frustrés

Analysis of urbanization projects at Complexo do Alemão in Rio de Janeiro: between promising proposals and frustrated results

Jean LEGROUX

Post doctorant au PROURB –Programa de Pós Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, LEAU – Laboratório de Estudos de Águas Urbanas

Ana Lucia BRITTO

Professeur au PROURB –Programa de Pós Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, LEAU – Laboratório de Estudos de Águas Urbanas

Luciana CARDOSO

Étudiante en Master, Institut d'Etudes Politiques de Paris
Stage au PROURB Programa de Pós Graduação em Urbanismo
Universidade Federal do Rio de Janeiro, LEAU – Laboratório de Estudos de Águas Urbanas

RESUME :

Cette proposition a pour but d'analyser l'un des projets d'urbanisation du PAC Favelas du Complexo do Alemão, à Rio de Janeiro. Considérant les changements apportés par le PAC, notre communication vise à répondre aux questions suivantes : Ces changements répondent-ils aux demandes historiques des résidents en matière de services urbains? Les interventions ont-elles contribué à la mobilité des résidents sur ce territoire? Ces transformations ont-elles produites de nouvelles configurations socio-spatiales au Complexo do Alemão ? Le travail s'effectue sur la base de recherches passées et en cours, notamment sur des entretiens et des enquêtes. Il s'agit d'identifier la dimension sociale du projet, la participation des acteurs sociaux, avec une attention particulière portée sur la notion de partage, pendant la phase de projets et après la réalisation de ceux-ci et d'analyser les décalages effectifs entre objectifs affichés et les réalités post-projets.

Mots-clés : urbanisation des favelas; participation sociale; mobilité urbaine; services urbains ; Complexo do Alemão - Rio de Janeiro

ABSTRACT:

This proposal aims to analyze one of the favelas urbanization projects in the PAC Favelas project context. The area is the Complexo do Alemão, in Rio de Janeiro. Considering the changes brought about by the PAC favelas, our communication aims to answer the following questions: Do these changes meet the historical demands of residents for urban services? Did the interventions contribute to the mobility of residents in this territory? Did these transformations produce new socio-spatial configurations at Complexo do Alemão? The work is based on past and current research, including interviews and surveys. The aim is to identify the social dimension of the project, the participation of the social actors, with particular attention to the notion of sharing, during the project phase and after the realization of these and to analyze the actual offsets between stated objectives and post-project realities.

Keywords: urbanization of favelas; social participation; urban mobility; urban services; Complexo do Alemão - Rio de Janeiro

Cette proposition a pour but d'analyser l'un des projets d'urbanisation du PAC Favelas (Programme d'Accélération de Croissance - Urbanisation des favelas). Ce programme du gouvernement fédéral a été lancé en 2008 par le président Luiz Inácio Lula da Silva à Rio de Janeiro. Les projets consistaient à mettre en place des services et des travaux permettant de surmonter les conditions précaires de ces quartiers en termes de logement, d'aménagement urbains, de problèmes fonciers, sociaux et environnementaux. À Rio de Janeiro, le développement du « PAC urbanisation des favelas » concernait dans sa première phase trois favelas : Rocinha, dans la zone sud de la ville, le Complexo do Alemão et de Manguinhos, dans le nord.

Plus spécifiquement nous analysons le Complexo do Alemão – ensemble de 15 favelas dont le noyau central est celle du morro do Alemão. Bien qu'il soit officiellement reconnu comme un quartier depuis 1993, les maisons continuent d'être construites sans respect des normes en vigueur et se trouvent, pour la plupart, dans une situation irrégulière en termes de propriété foncière. À l'instar des analyses de Valladares pour l'ensemble des favelas de Rio, il y a une énorme hétérogénéité dans le Complexo do Alemão : *« les favelas sont, en moyenne, des zones plutôt pauvres, mais elles ne le sont pas uniformément, et elles ne sont pas les seules dans l'agglomération de Rio de Janeiro qui présentent de telles caractéristiques sociales. Elles ne rassemblent ni la majorité des pauvres, ni les espaces les plus démunis, et enfin, elles ne rassemblent pas que des pauvres. On y trouve des catégories populaires modestes mais non misérables, et on y trouve même des catégories moyennes, ce qui révèle une structure sociale diversifiée et sans doute des processus de mobilité sociale non négligeable »* (Valladares, 2000, p.72). En effet, parmi les 15 favelas qui composent le Complexo il y a une forte diversité sociale et aussi dans les conditions urbanistiques, qui comprennent la structure de la voirie, l'accès à l'eau et à l'assainissement, la collecte de déchets, la présence (ou non) d'espaces publics.

Comme de nombreuses autres favelas où sont installées des UPP (Unités de Police Pacificatrice) depuis 2009 – projet du secrétariat d'État de la sécurité publique de l'État de Rio de Janeiro – le Complexo do Alemão, après une occupation de deux ans par l'armée, a vu l'installation de quatre UPPs en 2012. Cette police de proximité a été instituée dans des favelas de la capitale de l'État, dans le but de désarticuler les groupes de trafiquants de drogues qui contrôlaient ces territoires. Le but était donc une "reprise du territoire" susceptible d'en finir avec *« l'occupation armée des favelas » par les narcotrafiquants, et son lot de confrontations armées permanentes avec police et groupes rivaux, et d'améliorer ainsi la vie quotidienne des habitants des favelas et de leur environnement proche »* (Amoro, Brum, Gonçalves 2014)

Considérant les changements apportés par le PAC, conjointement à la politique sécuritaire mentionnée, notre communication vise à répondre aux questions suivantes : ces changements répondent-ils aux demandes historiques des résidents en matière de services d'assainissement (approvisionnement en eau, collecte des eaux usées, drainage, collecte des déchets solides) ? Comment est la situation de l'accès à ces services aujourd'hui ? Les interventions ont-elles contribué à la mobilité des résidents sur ce territoire et à l'intégrer dans la ville, en améliorant la mobilité des résidents au sens large ? Ces transformations ont-elles produites de nouvelles configurations socio-spatiales au Complexo do Alemão ? De quelle façon la question de l'action violente et meurtrière des UPP – reflète-t-elle une interférence avec l'aspect social des projets d'urbanisation ?

Le travail s'effectue sur la base de recherches passées (comme, par exemple, Broudehoux et Legroux, 2013) et en cours¹, notamment sur des entretiens, de l'observation et le croisement de diverses données publiques et d'associations locales. Il s'agit d'identifier la dimension sociale du projet, la participation des acteurs sociaux, avec une attention particulière portée sur la notion de partage, pendant la phase de projets et après la réalisation de ceux-ci. En d'autres termes, il s'agit d'analyser les décalages effectifs entre objectifs affichés et les réalités post-projets.

LE PAC COMME PROJET POUR L'URBANISATION DES FAVELAS

À partir de 2006, il y a eu un changement important dans la politique économique du gouvernement fédéral, marquée par l'adoption de stratégies économiques plus interventionnistes et une augmentation progressive des dépenses publiques dans les programmes de transferts sociaux et de revenus. C'est dans ce contexte que le gouvernement Lula a lancé le programme d'accélération de la croissance en 2007, un plan ambitieux visant à promouvoir la croissance économique au moyen d'un vaste programme d'investissement dans les infrastructures, le PAC. Un programme d'urbanisation des établissements précaires a été inclus dans le PAC, Programme d'Accélération de Croissance - Urbanisation des favelas. Après le lancement, et dans la première phase (PAC-1), un investissement de 20,8 milliards de reais a été fait pour l'urbanisation de 3113 établissements précaires dans l'ensemble du pays. D'après Cardoso, Aragão et Jaenisch (2017) ces programmes d'urbanisation des favelas, qui avaient été la principale action de la politique du logement développée par les gouvernements locaux, se sont progressivement vidés puisque le nouveau programme, le PAC-Favelas, semblait de plus en plus consistant et agile en termes de passation des marchés, d'exécution et d'achèvement des travaux.

Dans le cadre du PAC, les investissements dans les favelas visaient à la construction de postes de santé, de crèches et d'autres équipements sociaux, l'implantation/ amélioration services d'eau et d'assainissement, la rénovation viaire, l'amélioration de la mobilité des résidents, l'amélioration de la collecte des déchets. Le PAC Favelas avait un volet participation sociale. La participation des bénéficiaires à la prise de décision, à la mise en œuvre et à la maintenance des biens et services, était prévue dans les directives afin de les adapter aux besoins et à la réalité locale. Une gestion participative été également prévue afin de garantir la pérennité du projet. Les agents de l'administration publique des états fédérés, du district fédéral ou de la municipalité, directe ou indirecte, en tant que promoteurs / agents d'exécution devraient stimuler la participation des bénéficiaires à toutes les étapes du projet, à la gestion des ressources financières de l'Union destinées au programme, ainsi qu'à la préservation du patrimoine généré par ces investissements. Pour cela, une partie du budget devrait être destiné à ce qui a été défini comme travail social : la réalisation des actions de participation, de mobilisation et d'organisation communautaire, d'éducation sanitaire et environnementale et d'activités ou d'actions génératrices de travail et de revenus, destinées à la population directement bénéficiaire. Il était recommandé d'appliquer au moins 2,5 % du total des investissements à ce volet (Ministério das Cidades, 2007).

En analysant la participation sociale dans le cadre des favelas de Rio, Amoró, Brum et Gonçalves (2014) signalent que, dans les années 1 0, les associations de résidents des ont perdu beaucoup de leur légitimité en raison de la présence du narcotrafic et, paradoxalement, d'une plus grande présence de l'État.

¹ Les trois auteurs de cette présentation participent actuellement à une recherche portant sur les conditions d'assainissement, de mobilité et de collecte de déchets au morro do Alemão, au sommet duquel se trouve l'une des stations du téléphérique du Complexo et une UPP. Cette recherche est menée au sein du LEAU (Laboratoire d'Études des Eaux Urbaines) à la FAU/UFRJ (Faculté d'Architecture et Urbanisme / Université Fédérale de Rio de Janeiro), en collaboration avec l'Institut Raízes em Movimento, du morro do Alemão. Actuellement, nous sommes en train d'appliquer plus de 600 questionnaires dans 4 secteurs de recensement (de l'IBGE/ Institut Brésilien de Géographie et de Statistiques) et nous effectuons de très fréquentes visites sur les lieux.

Selon les auteurs, les associations qui subissaient l'interférence permanente du narcotrafic dans leurs activités, étaient souvent accusées de collusion avec les trafiquants. On remarque aussi que la capacité revendicative de ces associations s'est affaiblie, soit parce qu'elles étaient investies dans des fonctions répondant à l'absence de services publics (distribution du courrier, certification des actes de propriété des maisons, voirie, reboisement), soit parce que les projets d'urbanisation demandaient une participation plus instrumentale, qui devrait répondre aux objectifs des projets.

Amoro, Brum et Gonçalves (2014) montrent que le degré d'autonomie de ces associations varie néanmoins d'une favela à l'autre. En analysant le cas du Alemão, Rodrigues montre les rapports entre les associations d'habitants et le trafic de drogues : « *certaines dirigeants des associations de quartier dans les années 1980 se référaient aux chefs du trafic en tant que propriétaires du «morro». Selon l'un d'entre eux, avec la mort d'un important chef du trafic des drogues en 1994, la plupart des présidents des associations d'habitants y compris lui-même, ont été contraints de quitter le complexe et d'être remplacés par d'autres. Cette situation a miné la représentativité des associations avec les résidents, tout en réduisant le degré d'autonomie de leurs décisions* » (Rodrigues, 2016, p. 66).

LE PAC ALEMÃO

Le Complexo do Alemão – ensemble dont le noyau central est le morro do Alemão – s'est développé sur la chaîne montagneuse de la Misericórdia, une formation géologique de collines et de sources d'eau naturelles. Son occupation très dense a laissé peu de places aux espaces verts, bien que quelques sources d'eau soient encore utilisées pour la consommation de certains habitants. Cependant, les cours d'eau, tout comme les canalisations d'évacuation d'eau de pluie sont devenus des égouts à ciel ouvert. Les statistiques n'arrivent pas à déterminer le nombre réel d'habitants du Complexo do Alemão. Les chiffres du Instituto Pereira Passos, organe de planification urbaine de la mairie, basés sur le recensement de 2010, signalent 60555 habitants ; le PDS Plan de Développement Durable du Complexo do Alemão signale une population estimée de 100000 habitants (Consórcio Rio Melhor, s/d).

Les investissements prévus pour le Complexo do Alemão étaient de 833,2 millions de reais provenant du gouvernement fédéral et une implantation partagée entre le gouvernement de l'état de Rio de Janeiro et la mairie de Rio de Janeiro. Parmi les actions proposées figurent l'amélioration des infrastructures, y compris l'approvisionnement en eau, la collecte des eaux usées, le réseau électrique, l'éclairage public, le pavage, la voirie, le drainage des eaux de pluie, la récupération des zones dégradées ; la protection, le confinement et la stabilisation du sol ; l'installation de conteneurs pour la collecte des déchets solides ; l'installation d'un téléphérique avec 6 stations et d'une extension de 3,5 kilomètres. Le projet comprenait aussi mise en place des installations communautaires suivantes : un Centre de référence pour les jeunes, un centre de génération de revenus, une école secondaire de référence, une bibliothèque, un centre d'intégration de soins de santé, un centre de services, deux centres de soins de jour, deux centres commerciaux et deux centres de santé familiale.

Selon Chetry et Legroux (2014), le téléphérique était conçu comme premier « transport de masse par câble » du Brésil. Le système, qui promettait de transporter 30 000 passagers par jour, transportait en 2014 en moyenne un tiers de cet objectif. L'inefficacité du téléphérique comme option de transport pour les habitants est flagrante si l'on prend en compte le fait que 60 % des usagers du système, pendant le week-end sont des touristes (contre 30 % en semaine) et que, dans le même temps le téléphérique transporte au plus 10 % de la population locale (Chetry et Legroux, 2014, p.9)

Il convient de rappeler que ce programme a été concomitant avec l'instauration d'une politique de sécurité de l'État de Rio de Janeiro à travers l'installation d'UPP (Unité de Police Pacificatrice) dans de nombreuses favelas de la ville depuis 2009, le tout sur fond d'investissements urbains significatifs liés à une stratégie de transformation urbaine et de

marketing urbain liés à l'accueil de méga-événements – notamment la Coupe du Monde 2014 et les JO 2016. Ce contexte revêt une importance particulière dans la mesure où l'urgence générale de la préparation de la ville aux événements ont été propices pour saper la consultation populaire tout en privilégiant les travaux visibles (comme le téléphérique) et les actions visibles (comme l'instauration des UPP) au détriment de travaux moins visibles (comme l'approvisionnement en eau et la collecte des eaux usées).

PREMIERES CONCLUSIONS

En regardant ces conditions aujourd'hui, révélées par une recherche de terrain en cours, qui se base sur des interviews avec des acteurs sélectionnés, et l'enquête « Mobilidade e saneamento no Alemão » pilotée par le Laboratório de Estudos de Águas Urbanas do PROURB auprès d'un échantillon des habitants on arrive aux conclusions suivantes: un bon nombre des actions proposées par le PAC, qui a démarré ces actions en mars 2008, sont restés sur le papier. Le téléphérique, la principale innovation en terme de mobilité, qui a été inauguré par la présidente Dilma en juillet 2011, s'est arrêté de fonctionner peu de temps après la fin de Jeux Olympiques. Cela illustre tristement l'échec des projets du PAC au Complexo do Alemão, finalisé en 2011. Cet échec est directement lié à ce qu'on définit comme un projet sans partage, c'est-à-dire, un projet où les demandes des habitants n'ont pas du tout été prise en compte.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Amoroso, M. Brum, M et Soares, R. G. « Police, participation et accès aux droits dans des favelas de Rio de Janeiro l'expérience des Unités de police de pacification (UPP), L'Ordinaire des Amériques [Online], 216 | 2014, mis en line le 11 juillet 2014,

Broudehoux, A.-M., Legroux, J. « L'option téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro : Conflits d'intérêts entre méga-événements, tourisme et besoins locaux », TEOROS, Revue Tourisme et Transport, Vol. 32, n°2, p. 16-25, 2013.

Cardoso, A. Aragão, T. A. Jaenisch, S. T. Introdução. In: Cardoso, A. Aragão, T. A. Jaenisch, S. T. Vinte e dois anos de política habitacional no Brasil da euforia à crise. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2017.

Chetry, M. et Legroux, J. « Rio de Janeiro dans le contexte des méga événements le rôle des pouvoirs publics dans la ségrégation urbaine, Espace Populations Sociétés. En ligne, 2014/2 3 2015, mis en ligne le 01 décembre 2014,

Consrccio Rio Melhor. Complexo do Alemão. Relatrio do Plano de Desenvolvimento Sustentavel do Complexo do Alemão. Caderno de Resultados. coord: Ruth Jurberg, Marcela Moreira e Sandra Freitas, s/d.

Ministério das Cidades Secretaria acional de abitação Secretaria acional de Saneamento Ambiental. Programa de Aceleração do Crescimento - PAC – Manual de Instruções. Projetos Priorit rios de Investimentos - PPI Intervenç es em Favelas Período 2007 – 2010.

Rodrigues, R. I. Uma construção complexa: necessidades básicas movimentos sociais governo e Mercado. In: Rodrigues, Rute (org) et all Vida social e política nas favelas : pesquisas de campo no Complexo do Alemão", Brasília, IPEA 2016

Valladares, L. « Qu'est-ce qu'une favela ? Cahiers des Amériques latines, 34 2000, 61•72.

Acaba Mundo : Un regard critique sur les richesses d'une favela

Acaba Mundo: A critical look on the wealth of a favela

Valentina BONAFINE

Doctorante en Géographie – PUC Minas, Laboratorio de Estudos Urbanos e Regionais
vale.bonafine@gmail.com

Alexandre Magno ALVES DINIZ

Maître de Conférences – PUC Minas, Département de Géographie
alexandremadiniz@gmail.com.br

Frédéric DUMONT

Maître de Conférences – Université de Lille
UFR de Géographie et Aménagement, Laboratoire TVES EA4477
frederic.dumont@univ-lille1.fr

Pauline BOSREDON

Maître de Conférences – Université de Lille
UFR de Géographie et Aménagement, Laboratoire TVES EA4477
pauline.bosredon@univ-lille1.fr

Annick DURAND-DELVIGNE

Professeur – Université de Lille, UFR de Psychologie
annick.durand-delvigne@univ-lille3.fr

RÉSUMÉ :

L'occupation de l'espace urbain au Brésil est marquée par des phénomènes d'inégalité sociale et de ségrégation. Les fractions de la population les plus défavorisées ont été l'objet d'un processus de marginalisation dans les *favelas*, espaces considérés comme lieux d'absence de richesse, tant économique qu'humaine. Ce travail vise à réfléchir à la vision de la richesse qui imprègne notre société, laisse peu de place à ce qui n'est pas comptabilisable, affecte de façon importante les interventions dans l'espace urbain, ainsi qu'à la signification de la richesse dans le contexte des *favelas*. L'expérience de La *vila* Acaba Mundo, dont les indicateurs de richesses et d'inégalités sont très défavorables si on les compare avec ceux des quartiers limitrophes, montre que le concept de richesse classique n'est pas approprié pour décrire la réalité complexe d'une favela et que les indicateurs communément utilisés ne sont pas suffisants pour bien la décrire.

Mots-clés : richesse, favela, Acaba Mundo, Belo Horizonte, Brésil.

ABSTRACT:

The urban settlement process in Brazil is characterized by inequalities and segregation. Minorities and the weakest segments of the population have been marginalized into the *favelas*, commonly places of absence, both from economic and human point of view. This article aims to reflect on the notion of wealth, which lead our society and exclude all that is not monetized, affecting the interventions on the urban fabric. We also question on its pertinence in the context of *favelas*. Through the experience of the *favela* Acaba Mundo, marked by strong wealth inequalities with its surrounding, we argue that the common notion of wealth is not appropriate for the dynamics of a *favela*, as well as the indexes usually adopted are not well suited to describe it.

Keywords: wealth, favela, Acaba Mundo, Belo Horizonte, Brazil.

Les *vilas* et *favelas*, phénomènes d'occupation informelle de terres en milieu urbain qui caractérisent les principales villes brésiliennes, sont souvent considérés comme des lieux négatifs, des lieux d'absence - sociale, formelle et légale. Dans l'imaginaire collectif ces lieux sont assimilés à des espaces de pauvreté, de chaos et de violence : espaces dénués d'infrastructure urbaine – eaux, lumière, réseau d'égouts – sans desserte routière, généralement misérables, sans ordre, sans loi, sans règles, sans morale (Silva, 2009, p. 16). Cette vision, très courante, oriente la relation entre la ville formelle et informelle et influence, les politiques publiques et les projets, souvent imposés de l'extérieur, qui visent modifier cette réalité complexe, sans toujours bien la comprendre. Le stéréotype de la *favela* la réduit à un espace pauvre, tant d'un point de vue économique – elle ne s'adapte pas au modèle économique dominant – qu'urbain, social, culturel et symbolique. La non-conformité des *favelas* aux normes urbaines et économiques a fait que la précarité des occupations initiales et le profil socioculturel de ses habitants, sont souvent synonymes de stérilité humaine et sociale, et d'inactivité économique. Ce sont des espaces urbains spatialement contiguës à la ville formelle, mais socialement séparés et stigmatisés.

Le mot richesse qui provient du latin *richitia*, dérivé à son tour de *ricus* (riche), se retrouve dans l'ancien français - puissant, valent - (*richan* signifiait prévaloir, dominer) et dans l'allemand *rich*, juridiction. Le concept de richesse a évolué dans le temps, et a acquis une connotation plus strictement économique. Ainsi, son utilisation renvoie à la disponibilité de « quantités significatives de biens matériels ou d'argent » dans les siècles XII et XIV en Italie, et à la « possession de quelque chose plus désirée par des autres que par son possesseur » dans l'essai « *De la monnaie* » de Ferdinando Galiani, en 1750. (Scazzieri, 1997). Avec l'ouvrage *Principes d'Économie Politique* (1820), Malthus amplifie la définition de richesse donné par les physiocrates – la richesse liée à la terre - en intégrant des produits qui viennent de l'industrie. De la même que le PIB et le taux de croissance ne sont pas des indicateurs capables de mesurer la totalité de la richesse d'un pays, le concept de richesse uniquement lié à l'économie ne peut plus être le principe directeur dans la société actuelle. Les concepts de monétisation, de désir et d'utilité ont caractérisé la société contemporaine, mais ils ne sont plus suffisants pour décrire sa richesse. A partir des années soixante-dix on assiste à une prise de conscience de l'importance des facteurs humains, sociaux et environnementaux en matière de richesse. Dans les années 1990 apparaissent les Indicateurs du Développement Humain (IDH). Le principe qui guide la construction de ces nouveaux indicateurs est que la croissance économique est un moyen – et non plus un objectif – pour atteindre le développement humain. L'homme et l'éthique font donc leur retour dans le panorama des réflexions sur la croissance et la richesse. D'autres indicateurs ont été élaborés dans la même décennie, comme par exemple l'indicateur sexospécifique de développement humain ou l'Indicateur de la Participation des Femmes (IPF), qui considèrent les inégalités entre sexes, ou encore l'Indicateur de Pauvreté Humaine (IPH). L'apparition de ces indicateurs a redonné une place significative au capital humain et naturel, ou comme les définit Viveret (2002), aux richesses écologiques et anthropologiques.

En laissant, pendant un temps, de côté les paramètres classiques d'évaluation de l'espace urbain, il nous semble important de nous demander à quel point les *favelas* sont des lieux vides et pauvres.

Est-il possible de trouver de la richesse dans une *favela* ? Et dans ce cas, quelles richesses sont cachées dans ces espaces ? Ce travail, basé sur des études et des travaux de terrain effectués en 2016 et en 2017 interroge la notion de richesse, ainsi que la vision des *favelas* à travers un prisme différent, non pas regardés comme des lieux de pauvreté et d'absence, mais comme lieu de différences. A travers l'expérience de la Vila Acaba Mundo nous cherchons ici à identifier des richesses – économiques, mais aussi humaines, culturelles et écologiques – et, avec ces éléments nous tentons de construire une vision plus complète de cet espace fortement stigmatisé et qui fait souvent l'objet de politiques et de projets de renouvellement urbain.

La *vila* Acaba Mundo est une communauté localisée dans la région centre-sud de Belo Horizonte, entre les quartiers Sion, Comiteco, Mangabeiras e Belvedere, qui sont parmi les plus riches de la capitale du Minas Gerais. La *vila* couvre une surface de 35 mille mètres carrés, elle héberge 371 familles, soit plus de 1.300 habitants (CMBH, 2016). L'occupation de la *vila* a commencé dans la décennie 1930, avec les activités de l'entreprise d'exploitation minière Lagoa Seca. Le toponyme Acaba mundo (le bout (ou la fin) du monde) renvoie à la difficulté d'accès à cette zone au début de l'occupation, quand l'entreprise a coçu un projet de construction de maisons pour travailleurs, lesquels travailleurs provenaient principalement de l'intérieur de l'état du Minas Gerais. Dans la décennie 1950, l'entreprise décide d'effectuer le lotissement de la partie du terrain adjacente à la rue Corrêas, dans le quartier Sion, et de donner les lots aux employés. Ces derniers construiront des habitations précaires. A la suite de fortes précipitations, le mur de contention de la rue Corrêas s'est effondré, piégeant plusieurs maisons et obligeant des travailleurs de la mine à changer de terrain.

Cet épisode a déclenché le processus d'occupation irrégulière de la partie inférieure de la rue Correâs, plus distante du site d'exploitation minière, processus qui s'est intensifié avec l'arrivée de nouveaux habitants sans lien avec l'entreprise (Cyrillo, 2011 et PBH, 2016). Actuellement la zone de la *vila* est un exemple emblématique des inégalités socio spatiales de la Région Métropolitaine de Belo Horizonte (RMBH). Différentes réalités cohabitent étroitement dans cet espace. D'un côté les infrastructures urbaines et les conditions d'habitation sont précaires à Acaba Mundo et de l'autre on y trouve des quartiers parmi les plus riches de Belo Horizonte (Sion, Mangabeiras et Belvedere), caractérisés par des aménités urbaines et par des standards d'édification extrêmement élevés. A cause de cette proximité, les habitants de la *vila* ont subi de fortes pressions de la part des spéculateurs fonciers, qui eux aussi insérés et engagés dans cet espace revendiquent le droit de le fréquenter et de l'habiter (Polos de Cidadania, 2016). Des experts de l'URBEL (Compagnie d'Urbanisation et de l'Habitation de Belo Horizonte), qui souhaite la régularisation foncière de la *favela*, ont proposé l'expropriation forcée du terrain avec indemnisation des propriétaires.

Le concept classique de richesse, qui renvoie à la capacité d'accéder à des biens et des services, apparaît insuffisant pour comprendre les richesses cachées dans l'apparente pauvreté de cet espace. Si nous ne prenons en considération que des indicateurs classiques de richesse - comme le revenu mensuel moyen - l'Indicateur de Développement Humain (IDH-M), ou le standard de construction des immeubles, l'image révélée est proche de celle de la *favela* - lieu pauvre, misérable, sans ordre - décrite par Silva (2009). Dans ce sens, cette *favela* présente des conditions de vie bien moindre que celles de la ville de Belo Horizonte, la RMBH, l'état de Minas Gerais ou le Brésil.

De telles conditions sont pointées par l'indicateur de Développement Humain Municipal (IDH-M), et par chaque composant du celui-ci : revenu, longévité et taux de scolarisation. Mais, comme le remarque Viveret (2002), les indicateurs économiques ne sont pas capables de capter toutes les richesses humaines et écologiques, dont celles qui ressortent de l'analyse d'Acaba Mundo.

Le bien-être des habitants et la qualité de l'environnement, par exemple, sont des valeurs qui ne sont pas directement mesurables, mais il nous savons qu'ils ont un grand impact sur la qualité de vie des habitants, et ils sont certainement une forme de richesse. Le temps disponible est aussi un bien précieux dans un monde urbain au rythme de vie frénétique et bien sûr la culture et ses formes d'expression sont une forme de richesse considérable.

A Acaba Mundo les richesses ne servent pas vraiment à manger, elles ne sont pas liés à la propriété de la terre, et ne sont pas forcément des marchandises. Mais dans cet espace il existe une grande richesse ethnique, sa population regroupe des noirs, des blancs, des asiatiques et des métis, elle recèle une richesse de traditions, de langues, de formes d'expression et de connaissances qui ont tendance à se perdre dans la ville formelle. Les anciens savoir-faire et les vieux métiers ne sont pas étouffés par la nécessité de rentabilité induite par l'économie capitaliste. Par exemple la recherche d'herbes et de racines médicinales prend place dans

l'espace et dans le temps de la journée de certains habitants de l'Acaba Mundo. Les expressions culturelles sont variées et nombreuses - arts plastiques, danse, cirque, mosaïque, peinture, graffitis, théâtre, etc. - et constituent le patrimoine de la *vila*. Le milieu associatif est très actif, d'un côté il répond aux nécessités quotidiennes des habitants - crèche, suivi des adolescents, organisation et régulation interne, par exemple – d'un l'autre côté il stimule l'interaction avec les habitants des quartiers contiguës. La proximité de la Serra du Curral l'accès à ses sources à ses cours d'eau et à sa végétation riche, marquent un contraste important avec la ville formelle, qui est très minérale et pauvre en espaces verts, les richesses écologiques sont abondantes, Il est donc, important de prendre en compte la diversité de ces espaces, et d'élargir la notion de richesse quand on regarde ces communautés.

Pour cela, nous proposons ici une réflexion sur différentes typologies de richesses : économiques, mais aussi écologiques, anthropologiques et culturelles, dans le but de contribuer à la construction d'une vision plus large des favelas et d'alimenter les débats sur les principes d'interventions dans ces espaces et en particulier la prise en compte des différentes facettes de la réalité sociale dans les projets partagés.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BRÉSIL. Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Disponible en <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/home/>. Acesso em abril de 2016

CMBH – Câmara Municipal de Belo Horizonte. Vila Acaba Mundo. Disponible en <http://www.cmbh.mg.gov.br/chapeu/vila-acaba-mundo>. Acesso em abril de 2016.

Cyrillo, Gustavo Barreto. Mercado Imobiliário Informal e Seus Mecanismos de Operação: Vila Acaba Mundo, Belo Horizonte. Dissertação de mestrado. Curso de Arquitetura e Urbanismo. Escola de Arquitetura da UFMG. 147 f.

Polos de Cidadania. Vila Acaba Mundo. Disponible en <http://polosdecidadania.com.br/equipas/acaba-mundo/>. Acesso em abril de 2016.

SCAZZIERI, R., 1997. voce : Ricchezza, en Enciclopedia delle Scienze Sociali. Instituto dell'enciclopedia italiana, Roma, 1997, vol. VII. Disponible online <http://www.treccani.it/enciclopedia/ricchezza_%28Enciclopedia-delle-scienze-sociali%29/>

SILVA, J. de S. (dir.). 2009. O que é favela, afinal? Rio de Janeiro. Observatório das Favelas do Rio de Janeiro, 2009. 104 p.

UNDP. United Nations Development Programme: Human Development Reports. Disponible en: <http://hdr.undp.org/en/content/what-human-development>. Accésé en Avril de 2016

VALLADARES, L. 2000. Les favelas dans la mondialisation, les favelas en tant que marché. Colloque Mondialisation Économique et Gouvernement des Sociétés. L'Amérique Latine, un laboratoire ? Paris, 7-8 juin 2000.

VIVERET, P., 2001. Reconsidérer la richesse. Rapport d'étape de la mission "nouveaux facteurs de richesses". Au Secrétaire d'État à l'Économie solidaire, Mr. Guy Hascoet. Disponible : <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/024000191.pdf>>

L'intégration du projet urbain dans un tissu ancien en décroissance : le cas du quartier du Pile à Roubaix

The integration of the urban project in a shrinking old urban fabric: the case of the district of Pile in Roubaix

Pauline CHAVASSIEUX
 Doctorante à l'Université Jean Monnet, Saint-Etienne
 EVS-ISTHME UMR 5600
 chavassieux.pauline@gmail.com

RESUME :

Le projet urbain du quartier du Pile à Roubaix illustre le passage d'un « projet en partage », porté par une équipe de maîtrise d'œuvre aux fortes ambitions sociales et méthodologiques, à un « projet sans partage ». Des freins multidimensionnels sont alors incarnés par la convergence de l'ambiguïté du rôle de l'ANRU qui centralise les moyens de la puissance publique tout en prônant la participation, l'instabilité de l'échiquier politique local, l'inertie des modes opératoires technico-administratifs, les dépendances diverses du milieu associatif, et enfin les tiraillements entre intérêt général et intérêts particuliers. Ces limites, aux effets politiques et sociaux d'envergure, témoignent d'un décalage entre les objectifs sociaux affichés et les réalités sociales. Cette situation reflète ainsi le rôle équivoque des membres de l'équipe de maîtrise d'œuvre, à la fois acteurs de la transformation, experts que l'on confond parfois avec les intérêts de ses commanditaires, et intellectuels critiques, dont les ambitions sont susceptibles de déborder et contester le cadre strict du mandat.

Mots-clés : coproduction - dimension sociale - jeu politique - projet urbain

ABSTRACT:

The urban project of the district of Pile in Roubaix illustrates the transition of a "shared project". Being conducted by a project management team with strong social ambitions suggesting an approach in the form of a method with the "sharing as project", to a "project without sharing" due to multidimensional limitations: the ambiguity of the ANRU which centralizes the means of the public power while extolling participation, the instability of the local political spectrum, the inertia of the technical-administrative procedures, and the various dependencies of the associative environment and the struggle between general interest and particular interests. These limits, with major political and social effects, show the gap between the social displayed objectives and the social realities. A situation that also reflects the equivocal role of the project management team's members, at the same time actors of the transformation, experts that we tend to confuse with the interests of its own sponsors and critical intellectuals whose ambitions often go beyond and sometimes challenge the strict framework of the mandate.

Keywords: coproduction – political game – social dimension - urban project

INTRODUCTION

Incarnant l'essor économique textile au XIXe siècle, Roubaix connaît depuis les années 1970 marquées par la désindustrialisation une baisse démographique significative avec la perte d'environ 20 000 habitants entre 1968 et 2011. Lors d'un séjour sur place en 1983, François Mitterrand l'avait d'ailleurs désignée comme une « ville en péril, l'exemple même de ce qu'il ne faut pas faire¹ ».

« Ville la plus pauvre de France » (Bureau d'études Compas 2009), 46% de la population vit sous le seuil de pauvreté en 2012 et le taux de chômage s'élève à 30,9% en 2014 (INSEE). Roubaix semble nécessiter de profondes transformations urbaines et mutations sociales afin de sortir de la spirale du déclin et d'enrayer l'image d'une ville industrielle à la prospérité révolue². L'apparent regain d'habitants ces dernières années ne suffit pas à effacer les stigmates d'une ville en décroissance conjuguant pertes démographique, d'emplois et manque d'attractivité.

Par sa concentration d'enjeux profonds et multidimensionnels, Roubaix représente aujourd'hui un terrain de recherche riche « une terre d'élection pour les sciences sociales parce que la ville constitue un laboratoire quasi-expérimental³ ».

Accumulant successivement les dispositifs contractuels de la Politique de la Ville ou du Renouvellement urbain depuis les années 1990⁴, l'ancienne capitale française du textile est aujourd'hui l'objet du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD), initié par l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), qui cible les quartiers soumis aussi bien à de fortes concentrations d'habitat précaire que des situations économiques et sociales indignes.

C'est par le biais de ce guichet de l'Etat qu'est signée en 2012 une convention avec Lille Métropole, le PMRQAD, portant sur 5 sites de la métropole lilloise. La SPLA la fabrique des quartiers assure la coordination et la mise en œuvre opérationnelle du projet, dans le cadre d'une concession d'aménagement d'une durée de 10 ans confiée par Lille métropole. Le quartier du Pile à Roubaix constitue à lui seul près de 50% du budget global de la concession d'aménagement. Situé à proximité du centre-ville, il représente le stéréotype du quartier ouvrier du début du XXème siècle où « les rapports sociaux sont inscrits dans la forme urbaine⁵ », composé de maisonnettes en courées disposées en bandes bordant de longues rues, et d'usines textiles. Aujourd'hui, ces dernières ont laissé place à des friches industrielles et les longues rues, ponctuées de dépôts illicites d'ordures, sont encombrées de voitures. S'y alignent des maisons à 40% vacantes et murées, qui achèvent de dessiner le portrait d'un quartier insalubre, dégradé et abandonné mais néanmoins emblématique des réflexions et des actions engagées depuis plus de 30 ans par les collectivités territoriales. Le quartier du Pile constitue en effet une référence en matière d'expérimentation urbaine, par le biais de dispositifs divers⁶.

« UN PROJET EN PARTAGE »

Face à des procédures plus conventionnelles sur les autres sites du PMRQAD, un dialogue compétitif a été choisi pour désigner l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine pour le quartier du Pile, reflet d'une volonté de mener un « projet en partage ».

Pour la fabrique des quartiers, ce site singulier par son histoire et sa configuration urbaine, avec des enjeux forts et contrastés en matière d'habitat et de renouvellement urbain plaide pour une approche différente, qui permette d'expérimenter en association avec les habitants.

Cette démarche permet de tester en amont l'adhésion à cette vision des trois équipes candidates. Plus long et plus ouvert, le temps du dialogue compétitif permet de s'approprier l'histoire riche d'actions et de projets du quartier pour en dégager des éléments d'analyse et des objectifs, partagés entre les différents acteurs du projet.

Pendant la première phase dite « ouverte », les équipes échangent et partagent leurs réflexions au fur et à mesure de leur avancement, à l'issue d'investigations et de rencontres avec les habitants et des acteurs associatifs locaux. Après l'élaboration d'un rapport intermédiaire par chacune des équipes en lice, la fabrique des quartiers fixe les attendus finaux de la seconde phase, qui lui permettra de désigner le lauréat.

Après un an de réflexions menées en 2013, l'équipe Pile Fertile, dirigée par l'architecte-urbaniste Pierre Bernard, est choisie. Au lieu de présenter un master plan « classique » avec des éléments de programme, l'équipe développe une proposition originale : une méthode, intitulée « Le Pile fertile, cultivons l'autre face » avec un enjeu : « Redevenir un quartier ordinaire (ou comment la pauvreté n'est plus un marqueur du Pile)⁷ ».

Pour Pierre Bernard, « la paupérisation du quartier a été un vecteur d'évolution et de transformation plus radical et plus puissant que les tentatives successives de renouvellement engagées depuis 30 ans⁸ ». Ce constat de l'impuissance des pouvoirs publics soutient l'idée qu'il n'est plus question de forme urbaine mais de manière de faire : « Si les projets précédents n'ont pas abouti, il faut faire autrement⁹ ». Son équipe est constituée d'un architecte-paysagiste, d'une sociologue et de bureaux d'études techniques, d'économie de la construction et spécialiste de la démarche participative.

La procédure plus longue et complexe du dialogue compétitif, où la totalité des acteurs sociaux impactés par le projet semblent avoir été sollicités, semble présager la mise en œuvre d'un « projet en partage ».

Cette dernière dimension est un enjeu préminent de la stratégie de Pile Fertile et la coproduction du projet avec les habitants est mise en évidence dans quatre domaines : « la revalorisation spatiale et fonctionnelle du logement, une reconquête de l'espace public, un confortement de la mixité sociale endogène et à terme, exogène et un renforcement de l'identité du Pile autour de valeurs positives et d'atouts¹⁰ ». Elle est une manière de faire non seulement destinée à faciliter l'opérationnalité du projet mais également à garantir l'adhésion de la population. « La méthode que nous proposons est fondée sur l'ambition de placer les habitants du Pile au cœur du processus de conception et de réalisation dont ils sont ordinairement que les spectateurs¹¹ » L'idée est de mettre en phase l'aptitude de concevoir de la maîtrise d'œuvre et la fédération des énergies autour du projet urbain afin qu'ils s'interpénètrent. De nombreuses ambitions sont ainsi projetées, à l'image du concept de maisonnées productives, de petits groupes d'habitants mettant en commun des moyens ou coopérant afin de réaliser des tâches incompatibles avec leur relative solitude.

Pour l'équipe Pile Fertile, ces formes de coproduction doivent être accompagnées de dispositifs de gouvernance qui accroissent le pouvoir de l'habitant sur son environnement. On peut parler de processus d'*empowerment* de la population dont l'inscription dans l'échiquier politique reste un défi.

Toutefois, un paradoxe émerge : la maîtrise d'œuvre est confrontée aux problèmes techniques inhérents à l'espace public, l'évolution des réglementations, la multiplication des niveaux de décisions, au risque de contradictions qui entravent souvent le bon déroulement des projets. Or ces acteurs sont de plus en plus à conscients d'ouvrir le cercle participatif à une plus large et plus directe représentation de la population concernée. La nécessité de surmonter cette contradiction apparaît ainsi préalable au processus de projet urbain. Si l'équipe Pile Fertile a des convictions fortes liées à la coproduction, leur engagement seul n'est pas suffisant pour créer les conditions d'une bonne gouvernance. Un dialogue doit se créer avec toutes les parties prenantes du projet : habitants, élus, techniciens, représentants institutionnels.

Dans l'ouvrage de présentation de leur méthode, l'équipe montre une volonté d'expérimenter de nouveaux systèmes de gouvernances. « Il s'agit d'inventer des services publics et des modes de gestion de projet territorialisés avec une vraie fonction de pilotage politique stratégique¹³ ». L'idée est d'évaluer au fur et à mesure de l'avancement du projet la mise en œuvre d'un schéma de gouvernance soumis au comité de pilotage en accord avec la fabrique des quartiers.

Que ce soit le choix du dialogue compétitif ou la méthode ambitieuse et enthousiasmante de Pile Fertile, tout semble finalement concourir à la mise en œuvre d'un « projet en partage », où le partage devient le moteur du projet.

UN DECALAGE ENTRE OBJECTIFS AFFICHES ET REALITES SOCIALES

Le programme de Pile Fertile se décline en cinq modules d'action appliquant la méthode. Nous nous intéresserons plus particulièrement aux modules du parc du Pile et des îlots lanières, dont la dimension sociale est contrastée.

Suite à la démolition de la teinturerie du quartier en 2001, un terrain en friche est laissé pour compte. Le « diagnostic en marchant » effectué en juillet 2013 avec les habitants à l'initiative de Pile Fertile dévoile un manque d'espaces publics et de végétation dans le quartier. Le parc de la teinturerie s'apparente alors à une œuvre ouverte, un espace de représentation, qui répond aussi à une demande lors du dialogue compétitif stipulant une exemplification de la méthode. La coproduction sur le parc est un succès aux yeux de tous les acteurs. La présence de la maîtrise d'œuvre sur place pendant une semaine en mars 2015 a permis de fédérer les énergies d'une cinquantaine d'habitants autour de divers ateliers : questionnements sur le parc et ses différents usages pour aboutir à des idées directrices puis un programme, travail de maquette... Pour Axel Vénacque, le paysagiste de l'équipe : « Le parc est un sujet à priori plus facile à aborder, tout le monde peut se sentir concerné et participer¹⁴. » Coproduire le parc fait consensus : commencer par sa programmation permet de fédérer les habitants autour d'un projet commun, dont la dimension sociale représente un exemple accompli de la méthode.

Ces « bonnes pratiques » de mise en œuvre connaissent cependant des limites. Un deuxième module, les îlots lanières, dont l'objectif est de « diffuser le parc dans le quartier pour tisser des liens¹⁵ », est source de tensions. Si le parc fait partie des demandes impondérables de la maîtrise d'ouvrage, les îlots lanières sont à l'initiative de l'équipe Pile Fertile. Les cœurs d'îlots sont extrêmement denses (plus de 120 logements à l'hectare), sans végétation et les maisons sont accolées, avec des extensions bricolées dans les années 1980, dégradées, vétustes et insalubres. L'idée est d'une part de revaloriser ces maisons grâce à l'auto-réhabilitation accompagnée, réintroduisant de la lumière afin de lutter contre la précarité sociale, énergétique, l'inconfort et le repli sur soi. D'autre part, il s'agit de recomposer les deux îlots en créant quatre aérations en quinconce. Si la volonté première de réintroduire de la luminosité et de la végétation dans les rues parallèles, créant ainsi des espaces appropriables coproduits par les habitants (faute de posséder un jardin) apparaît conforme aux besoins locaux, la seconde partie du plan est davantage contestée. Les aérations font éclater des désaccords : de la part des services techniques de la ville qui se disent ne pas avoir les capacités à gérer et entretenir ces espaces, mais surtout des habitants dont les maisons vont être démolies.

En 2014, concomitants au projet d'aérations, une Table de quartier¹⁶ se monte au Pile, portée par une association – Nouveau Regard sur la Jeunesse - et appuyée par l'Université Populaire Citoyenne, et les élections municipales sont remportées pour la première fois par une équipe de droite dans le bastion du socialisme. L'expérimentation nationale des Tables de quartier « incarne, par conséquent, la volonté de passer d'une logique de participation descendante, imposée par les institutions – qui est la norme en France –, à une logique plus ascendante, à l'initiative de la « société civile¹⁷ » ». La Table de quartier du Pile devient le relais des craintes et de la colère des habitants « de façon indépendante des pouvoirs publics¹⁸ ».

Un jeu violent de pouvoir se joue alors entre la municipalité qui semble user de stratégies de répression face à la Table de quartier qui, au-delà de porter les espérances des habitants, paraît s'ériger en contre-pouvoir suite au changement municipal. Cette confrontation, que l'équipe Pile Fertile tente de modérer, constitue les limites de la coproduction. En pratique, la mise en œuvre du projet s'avère plus complexe que prévue, montrant un décalage entre les objectifs affichés et les réalités sociales.

CONCLUSION

Si « l'équipe du Pile fertile affiche d'emblée des ambitions sociales fortes, débordant le cadre de la commande, et adopte des positions critiques vis-à-vis des procédures courantes de la rénovation urbaine¹⁹ », ces dernières n'ont pas suffi à porter un projet totalement en partage. La dimension sociale autour du projet du parc crée un véritable consensus mais dès lors que l'équipe propose les aérations et de fait la démolition de maisons, des tensions naissent et sont relayées par des acteurs associatifs de la Table de Quartier. Bien que Pile Fertile propose des solutions alternatives de relogement comme des « opérations blanches » et semble disposée à répondre aux souhaits des habitants, des membres associatifs, teintés politiquement, vont s'emparer des inquiétudes habitantes et freiner le projet. S'agirait-il de limiter le pouvoir d'une municipalité méfiante, qui ne partage plus leurs valeurs, et qui semble voir en la participation citoyenne une menace ? Le contre-pouvoir serait-il dès lors une forme de gouvernance efficace en matière de participation²⁰ ?

Les limites de la dimension sociale du projet sont donc liées à des effets de pouvoirs et de jeux politiques entre des membres associatifs et la municipalité, voire de concurrence dans la mesure où les intérêts des acteurs politiques, institutionnels, professionnels ou associatifs à faire valoir leur hégémonie dans le processus participatif sont parfois divergents, au risque de l'enrayer. Ne passe-t-on pas ainsi d'un « projet en partage » à un partage sans projet ? La volonté de coproduire semble en effet se heurter au risque d'une stagnation pour le projet urbain en résultant.

Au-delà des effets sociaux et politiques, des limites technico-administratives n'encouragent pas le développement d'un projet en partage, ou plus généralement l'évolution des pratiques des politiques publiques. Par exemple, Pile Fertile n'est pas rémunérée pour l'élaboration de sa méthode, qui n'est pas perçue comme une esquisse. De plus, si la coproduction est le moteur politique du projet, les grandes lignes du projet sont tracées en amont : les invariants sont fixés par la commande publique et les invariants supplémentaires sont proposés dès la méthode. La coproduction reste donc relative et les habituels habitants qui s'impliquent dans le projet, et qui ne sont généralement pas impactés directement, travaillent sur de petits objets et non sur une réflexion globale.

Cette situation remet en cause le rôle des acteurs de l'aménagement et de leurs propres outils, qui, dans le cas du Pile, bien que l'équipe de maîtrise d'œuvre prenne des risques, passent du statut de concepteurs à celui de médiateurs, peinant encore à faire évoluer les pratiques, les procédures et les modes opératoires.

¹ LEFEBVRE R., 2006, « Introduction : Roubaix ville-laboratoire », in DAVID M., DURIEZ B., LEFEBVRE R., VOIX G.(dir.), *in Roubaix 50 ans de transformations urbaines et de mutations sociales*, Presses Universitaires du Septentrion, Histoire et civilisations, p.15.

²MIOT Y., 2012, Face à la décroissance urbaine, l'attractivité résidentielle ? Le cas des villes de tradition industrielle Mulhouse, Roubaix, Saint-Etienne, Thèse de doctorat d'Aménagement et d'Urbanisme, Ecole doctorale SESAM (ED73), Université Lille 1

³ LEFEBVRE R., 2006, « Introduction : Roubaix ville-laboratoire », in DAVID M., DURIEZ B., LEFEBVRE R., VOIX G.(dir.), *in Roubaix 50 ans de transformations urbaines et de mutations sociales*, Presses Universitaires du Septentrion, Histoire et civilisations, p.19.

⁴ ESCUDIE E., 2008, « Roubaix », *in Rapport final POPSU-Lille tome 3*, PUCA, en ligne
<http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/763/files/fiche-roubaix.pdf>

⁵ Collectif DEGEYTER, 2017, *Sociologie de Lille*, La Découverte, coll. Sociologie, p.65.

⁶ ESCUDIE E., LOUGUET P., 2009, « Roubaix, projet urbain de la ville renouvelée », in MONS D., PARIS D. (dir.), *Lille Métropole, laboratoire du nouveau urbain*, Parenthèses, coll. La ville en train de se faire, p.158.

⁷ Equipe Pile Fertile, 2013, *Pile Fertile, cultivons l'autre face*, la fabrique des quartiers, p.11.

⁸ *Ibid*, p.5.

⁹ Entretien avec Pierre Bernard le 06/11/2017 à Roubaix

¹⁰ *Op. cit.* Pile Fertile p.11.

¹¹ *Ibid*, p.12.

¹² CHABARD P., 2014, « Pour le meilleur et le Pile », *Criticat n°14*, p.3.

¹³ *Op. cit.* Pile Fertile p.17.

¹⁴ Entretien avec Axel Vénacque le 09/11/2017 à Lille

¹⁵ Entretien avec Mathilde Rigot, chef de projet du Pile pour la fabrique des quartiers le 08/11/2017 à Roubaix

¹⁶ Cette table s'inscrit dans une expérimentation nationale, lancée en 2014 par la Fédération nationale des centres sociaux et la coordination des quartiers populaires « Pas sans nous », à la suite du rapport Bacqué-Mechmache (2013) sur la réforme de la politique de la ville. Inspirée d'une expérience québécoise d'organisation communautaire, il s'agit de rassembler les différents acteurs intermédiaires sur un territoire (associations, commerçants, centres sociaux, etc.) et les habitants pour mettre en place des campagnes permettant d'améliorer concrètement la vie de la population.

¹⁷ TALPIN J., 2016, « Une répression à bas bruit. Comment les élus étouffent les mobilisations dans les quartiers populaires », *Métropolitiques*, en ligne
<http://www.metropolitiques.eu/Une-repression-a-bas-bruit-Comment.html>

¹⁸ *Ibid*

¹⁹ CHABARD P., 2017, « Une récupération à grand bruit de la colère habitante », *Métropolitiques*, en ligne
<http://www.metropolitiques.eu/Une-recuperation-a-grand-bruit-de.html>

²⁰ *Op. cit.*, CHABARD P., 2017

Construire du commun et de la différence : un usage ambigu de la projection des usagers en mode projet

Building sense of community and differences: ambiguity in representing the users in project management

Emilie GARCIA GUILLEN
Doctorante en sociologie
Assistante au Master de Gestion Culturelle
Centre de recherche : Mondes modernes et contemporains
emilie.garcia.guillen@ulb.ac.be

RESUME :

A travers l'étude d'un projet de grande bibliothèque dans une métropole, j'étudierai un mode particulier d'intégration des usagers à la conception : la projection des publics et des pratiques. En effet, si des dispositifs de concertation sont mis en place, il semble que le mode le plus courant d'implication des usagers au cours du projet passe par leur figuration. Après avoir décrit les différentes formes d'apparition des destinataires dans le processus, j'explorerai donc trois modes de projection identifiés selon le sens qu'ils revêtent pour les acteurs et leurs effets. Je montrerai que la convocation des publics ne tend pas seulement à stabiliser un imaginaire du territoire partagé. Parfois, au contraire, elle contribue à renforcer les frontières, soit en consolidant les spécificités et les identités d'acteurs différents impliqués dans le projet, soit en fabriquant une appartenance commune des membres de la collectivité, mobilisés autour de l'affirmation d'un « nous » opposé à un « eux ».

Mots-clés : bibliothèques, collectivité territoriale, usages, publics, projection, participation

ABSTRACT:

Studying a big public library building process, I will deal with a specific mode of users involvement which consists in projecting users and practices. Indeed, although concertation process is organized, most of the time users are involved through their representation. I will first describe the ways the ultimate beneficiaries appear during the process. Then, I will explore three kinds of projections, based on the meaning they have for the actors and their effects. I will show that representing the users does not only aims to stabilize the collective imagination of a shared territory. On the contrary, sometimes it contributes to reinforce boundaries, strengthening special features and identities of different actors involved in the process, or creating a sense of common belonging among the members of the local authority, mobilized around an "us" opposed to a "them".

Keywords: libraries, public authority, uses, public, projection, participation

A partir des années 1980, sous l'impulsion de la nouvelle gestion publique, mais singulièrement depuis les années 2000 en France, les impératifs de rationalisation, d'efficacité et de performance se sont imposés avec force dans le secteur public (Alam et Godard, 2007 ; Craipeau et Metzger, 2007 ; Bezès *et al*, 2011). Parallèlement, l'architecture de la gouvernance territoriale s'est complexifiée, impliquant des niveaux de pouvoir et de décision multiples (Leloup, Moyart, & Pecqueur, 2005). Dans l'aménagement du territoire ou la conception d'équipements, interviennent ainsi des acteurs hétérogènes (collectivités territoriales, Etat, secteur privé...) obéissant à des logiques et des intérêts qui ne convergent pas nécessairement (Toussaint et Zimmermann, 1998).

C'est dans ce contexte que s'est développé dans les collectivités territoriales le modèle du projet, notion qui recouvre aussi bien l'instrumentation de l'action que la globalité du pilotage stratégique, politique, financier et organisationnel du travail visant à atteindre un objectif déterminé (Gilles, 2011). Démarche autant que réalisation, le projet renvoie ainsi à une méthodologie de l'action publique, à l'affirmation d'une identité territoriale dynamique et à une nouvelle culture au sein de l'administration publique. Le territoire et la collectivité qui le portent apparaissent en effet comme un acteur collectif réflexif, occupé à conduire sa propre transformation. Le projet construit ainsi une représentation du territoire désirable (Chelzen & Pech, 2011), ce dont tend à rendre compte le mode projet. En dépassant les clivages traditionnels entre services, en mettant en place des instances de négociation incluant des acteurs et des partenaires concernés à divers titres, le management de projet affirme bel et bien l'ambition d'une construction partagée.

Mais cet idéal ne se limite pas à l'élaboration de dispositifs renouvelant les manières de travailler au sein des organisations à l'initiative des projets. Depuis une vingtaine d'années, on observe en France un développement des démarches collaboratives associant les habitants en amont aux processus de conception. Si l'approche française reste très marquée par une culture politico-administrative descendante, où la maîtrise d'œuvre publique délègue peu la décision (Zetlaoui-Léger, 2013), de nombreux textes de loi font cependant la part belle à l'implication des habitants et à la concertation¹.

L'observation sur le terrain des projets en train de se faire montre pourtant que l'intégration des habitants est loin de se limiter aux dispositifs permettant leur participation directe à la réflexion ou à la décision. Si les usagers occupent dans les processus de conception une place centrale, c'est surtout parce qu'ils font continuellement l'objet de projections de la part de ceux qui imaginent les futurs espaces où se déploieront leurs pratiques. La communication que je propose tend ainsi à explorer le lien entre l'intégration des usagers et la construction d'identité(s) au cours du projet à travers la projection des usages et des usagers par les acteurs institutionnels et leurs collaborateurs (cadres de la maîtrise d'ouvrage, professionnels experts, programmeur...). En étudiant un projet de grande bibliothèque initié au sein d'une métropole, je chercherai donc à identifier les différentes formes que revêt la figuration des usagers et des usages. Je montrerai que celle-ci est ambiguë et dévoile des aspects du mode projet que la littérature gestionnaire écarte parfois au profit d'une vision idéalisée, où il est perçu comme le signe de l'avènement d'organisations communicationnelles, transversales, responsabilisantes et flexibles (Asquin, Garel et Picq, 2007 ; Goussard, 2017). En mobilisant un matériau empirique, je montrerai que si la figuration des usagers peut parfois contribuer à esquisser, décrire ou modeler une culture et une identité partagées au sein de l'organisation et du territoire, elle tend parfois au contraire à mettre au jour des différences.

¹ Citons par exemple la loi Barnier de 1995 créant la Commission nationale du débat public, les lois pour l'aménagement et le développement durable du territoire de 1999, la loi relative à la solidarité et renouvellement urbain de 2000, la loi relative à la démocratie de proximité de 2002. La concertation peut prendre des formes multiples, allant de la simple information des habitants à la co-décision, en passant par la consultation et la fabrication de diagnostics partagés (Chelzen & Jégou, 2015). Depuis les années 2000, les préoccupations croissantes en matière de développement durable ont favorisé l'éclosion de dispositifs poussant plus loin l'intégration des usagers, comme en témoignent les démarches d'éco-quartiers (Zetlaoui-Léger, 2013)

PRESENTATION DU CAS

J'aborderai un projet de grande bibliothèque conçu au sein de la ville-centre (150 000 habitants) d'une métropole, destiné à ouvrir en 2022. Projet phare du mandat du Président de la métropole, le futur équipement métropolitain (les compétences culturelles ont été transférées de la ville à la métropole) d'un budget d'environ 40 millions d'euros se déploiera sur près de 10 000 m² sur le site d'un ancien hôtel-Dieu de la fin du 18^{ème} siècle en voie d'être réhabilité et réaménagé. Il a donc vocation à faire partie des équipements culturels d'envergure qui constituent pour les villes de cette taille un puissant facteur de rayonnement. C'est la première fois que la collectivité expérimente à ce niveau le « mode projet », présenté comme un élément de la construction de la « culture métropolitaine » (Lefeuvre, 2012) dont la direction préconise le renforcement et qui passe notamment par de nouvelles pratiques internes. Au sein de la collectivité, le périmètre du projet et ses ressources sont nettement identifiés. Le projet est co-financé par de multiples partenaires, notamment l'Etat et la région. Sa structure est caractéristique des modes de gouvernance contemporains des territoires (Leloup, Moyart, & Pecqueur, 2005), qui engagent des acteurs hétérogènes responsables d'aspects distincts du projet et obéissant parfois à des logiques et des intérêts différents.

Le modèle d'ensemble s'apparente à celui de l'ingénierie concurrente, avec une Chef de projet entièrement dédiée accompagnée par une équipe pluridisciplinaire éclatée en sous-équipes expertes, une implication forte des services supports en amont et l'ouverture d'espaces de communication entre les différents acteurs (Detchessahar, 2003 ; Garel, 2003). Ainsi, les groupes de travail thématiques réunissent les professionnels des bibliothèques ; les comités techniques regroupent à intervalles réguliers les responsables de ces groupes de travail et des représentants des services supports ; les comités de pilotage, où les décisions sont actées, rassemblent les élus, les cadres de l'administration, la DRAC et les partenaires principaux.

METHODOLOGIE

L'étude de terrain est menée depuis octobre 2016. Le matériau recueilli est d'ordre qualitatif. Il mêle des observations de réunions (groupes de travail, comités de pilotage, réunions entre la Chef de projet et les cadres, comités techniques, réunions d'équipes...), des entretiens individuels et de la documentation interne (étude de programmation architecturale, chartes de management, etc.).

STRUCTURE DE LA COMMUNICATION PROPOSEE

Après avoir présenté les grandes lignes du projet et l'architecture de la démarche, je décrirai d'abord les différents modes d'intégration des usagers tels que le prévoit le cadre du projet. Le premier mode peut être désigné sous le terme d'*apparition tangible* : il s'agit des démarches de participation proprement dite. Des dispositifs vont être mis en place pour recueillir et valoriser la mémoire de l'hôtel-Dieu, haut lieu de l'identité collective locale. Il est en outre envisagé de consulter les usagers dans le cadre de l'imagination des services innovants. Il conviendra de voir la place laissée aux usagers par ces dispositifs. Le deuxième mode d'apparition des usagers au cours du projet relève de la *cartographie* et de la *catégorisation*. L'imagination d'un nouvel équipement est pour les acteurs une occasion d'approcher l'inconnu. Afin de baliser cet inconnu et de contrôler les incertitudes qu'il fait sourdre (Moisdon, 1997 ; Asquin, Falcoz, Picq, 2005), le mode projet repose sur un ensemble de bonnes pratiques et d'outils. L'accueil des publics étant au centre du projet de bibliothèque, les pratiques des usagers font ainsi l'objet d'un patient travail d'identification, mené de manière très structurée. Chaque groupe de travail, en fonction de son domaine, recueille de l'information par du benchmarking ou de l'inventorisation afin de disposer de grilles de lecture des usages des publics. Le matériau recueilli est ensuite compilé dans des tableaux Excel qui constituent une mise en ordre et une catégorisation des pratiques permettant ensuite d'outiller la réflexion, tout en la conditionnant.

Le troisième mode est la *projection*, qui n'est pas cantonnée à une étape spécifique du projet.

Dans les traces écrites du projet comme dans leurs interactions, les différents acteurs participant à la conception de la bibliothèque figurent très souvent des usages et des usagers. Ainsi, le programme architectural, par exemple, rend visible des circulations, des pratiques, et plus largement des rapports à la culture et à l'institution culturelle, que le concept présidant à l'organisation spatiale rend possible. La charte du management, en soulignant l'idée d'une bibliothèque « porteuse de sens et d'avenir pour les habitants », figure aussi des usages vécus et souhaitables. Dans les différents espaces du projet (comité technique, comité de pilotage, réunions de travail...), la convocation imaginaire des usagers est courante : on se fonde sur les pratiques actuelles pour formuler des orientations souhaitables, on légitime ou délégitime des propositions en s'appuyant sur des pratiques vécues.

Ce sont quelques-unes de ces projections, issues de situations observées ou d'entretiens, que j'analyserai dans la suite de la communication. J'isolerai trois types de projections, selon le sens qu'elles revêtent pour les acteurs et les effets qu'elles produisent : *l'imagination d'un territoire partagé* ; *la confirmation de savoirs experts* ; *la fabrication simultanée d'un « nous » et d'un « eux »*.

1. La convocation symbolique des usagers contribue parfois à construire une vision du projet comme une utopie collective partagée à l'échelle du territoire. Pour les élus et la Direction de la métropole, il s'agit aussi d'affirmer leur souci de l'intérêt général qui doit prévaloir au cours du projet et s'imposer comme horizon commun à l'ensemble des parties prenantes. A partir du matériau empirique (interactions lors de réunions, entretiens avec les élus) je montrerai comment, à travers quelques situations, les usagers sont ainsi enrôlés au service de la fabrication du territoire comme entité pacifiée, transcendant les conflits (Noyer & Raoul, 2008).

2. Mais projeter des usages et des usagers, c'est aussi affirmer la pertinence du mode de connaissance qui prétend les objectiver. Ainsi, nous verrons comment les professionnels mobilisent leur expérience au plus près des publics pour endosser leur point de vue et souligner leur propre capacité à rendre compte d'une « réalité » méconnue de ceux qui ne sont pas sur le terrain. Par la figuration des pratiques des usagers sur lesquels nul n'a de prise en leur absence, ce sont aussi des légitimités concurrentes à dire l'intérêt général qui s'affrontent. Ces confrontations entre porte-paroles potentiels des absents sont aussi un effet du projet. En effet, en responsabilisant les experts sur leurs domaines de compétences par la création de zones dédiés étanches comme les groupes de travail, le projet contribue à renforcer les frontières internes à l'organisation (Yan et Louis, 1999). J'analyserai une situation exemplaire, en montrant comment la Chef de Projet joue sur cette capacité à se projeter de manière très précise dans les pratiques vécues des publics pour imposer ou reléguer certaines orientations du programme architectural.

3. Enfin, la figuration des usages est loin de dévoiler et d'affermir des collectifs déjà établis, aux identités figées. Au contraire, il semble qu'au cours du projet, la convocation des usagers soit aussi mise au service d'identités d'action qui se déploient en situation (Lascoumes & Le Bourhis, 1998). Je m'intéresserai donc à la manière dont la figuration des publics participe parfois à l'élaboration d'un « nous » dressé face aux publics. Ainsi, dans les échanges entre la Chef de projet, les cadres de la collectivité et les collaborateurs des élus, c'est aussi bien l'appartenance commune à un même univers social et culturel que l'altérité des « autres », ces usagers faisant l'objet du « programme institutionnel » mené par l'institution (Dubet, 1999), qui s'esquisse. On voit ici que la mobilisation, au cours du projet, peut passer par la consolidation de différences, qui font l'identité ou du moins l'identification.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALAM, T., GODARD, J., 2007. « Réformes sectorielles et monstration de la modernité: Les usages des savoirs managériaux dans les politiques de l'emploi et de l'alimentation », *Politix* 79(3), p. 77-100. doi:10.3917/pox.079.0077.
- ASQUIN, A., GAREL, G., PICQ, T., 2007. « Le côté sombre des projets. Quand les individus et les collectifs sociaux sont mis en danger par le travail en projet », *Gérer et Comprendre* 90, p. 43-54.
- CHELZEN, H., JEGOU, A., 2015. « À la recherche de l'habitant dans les dispositifs participatifs de projets urbains durables en région parisienne : les éclairages de l'observation participante », *Développement durable et territoires*, 6 (2). DOI : 10.4000/developpementdurable.10896
- CHELZEN, H., PECH, P., 2011. « Quelle image de la ville pour un projet de développement urbain durable ? L'exemple d'Aubervilliers », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 11 (3). DOI : 10.4000/
- CIHUELO, J., 2012. « Le travail en projet à l'épreuve des rapports de confiance », *La nouvelle revue du travail* 1. doi:10.4000/nrt.330
- CRAIPEAU, S., METZGER, J-L., 2007. « Pour une sociologie critique de la gestion », *Recherches sociologiques et anthropologique* », *Recherches sociologiques et anthropologiques* 38 (1), p. 145-162.
- BEZES, P., DEMAZIERE, D., LE BIANIC, T., PARADEISE, C., NORMAND, R., BENAMOUZIG, D., PIERRU, F., EVETTS, J., 2011. « *New Public Management* et professions dans l'État : au-delà des oppositions, quelles recompositions ? », *Sociologie du travail* 53 (3), p. 294-348.
- DETCHESSAHAR, M., 2003. « L'avènement de l'entreprise communicationnelle. », *Revue française de gestion*, 142 (1), p. 65-84. doi:10.3166/rfg.142.65-84.
- DUBET, F. (2002) *Le déclin de l'institution. L'Epreuve des faits*. Paris: Editions du SSeuil.
- GILLES, G., 2011. « Qu'est-ce-que le management de projet ? », *Informations sociales* 167 (5), p. 72-80.
- GOUSSARD, L., 2017. « Mythes et réalités du travail par projet : Enquête auprès de salariés de l'ingénierie automobile »n *Savoir/Agir*, 40, (2), p. 21-27. doi:10.3917/sava.040.0021.
- LASCOUMES, P., LE BOURHIS, J-P., 1998. « Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures », *Politix* 11 (42), p. 37-66.
- LEFEUVRE, M-P., 2012. « Quand les managers publics locaux inventent la métropole procédurale », *Espaces e sociétés* 148-149, p. 177-194. doi:10.3917/esp.148.0177
- LELOUP, F., MOYART, L., PECQUEUR, B., 2005. « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », *Géographie, économie, société* 7 (4), p. 321-332. doi:10.3166/ges.7.321-331.
- MOISDON, J-C., (dir.), 1997. *Du mode d'existence des outils de gestion*. Paris, Seli Arslan.
- NOYER, J., RAOUL, B., 2008. « Concertation et « figures de l'habitant » dans le discours des projets de renouvellement urbain », *Etudes de communication*, 31. DOI : 10.4000/edc.766
- YAN, A., LOUIS, M-R., 1999. « The migration of organizational functions to the work unit level: Buffering, spanning, and bringing up boundaries », *Human Relations* 52 (1), p. 25-47.
- ZETLAOUI-LEGER, J., 2013. « Urbanisme participatif », in CASILLO I., avec BARBIER, R., BLONDIAUX, L., CHATEAURAYNAUD, F., FOURNIAU, J-M., LEFEBVRE, R., NEVEU, C. et SALLES, D. (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Paris, GIS Démocratie et Participation.
- ZIMMERMANN, M., TOUSSAINT, J-Y., 1998. *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*. Mardaga. Sprimont, Pierre Mardaga

Du projet à l'en-projet, des représentations au récit : Chronique d'un projet ouvert

From Project to In-project, from Representations to Narrative: Chronicle of an Open Project

Laure BRAYER
 ATER à l'Université Grenoble Alpes (IUGA & PhITEM)
 Equipe CRESSON – UMR AAU

RESUME :

Quelle(s) forme(s) prend le projet lorsque, ce qui prime, est d'abord son partage ? Lorsqu'il n'est pas fait *pour*, ni *avec* des usagers, mais bien entièrement *par* les personnes concernées ? Lorsque, à son origine et pendant des années, il ne bénéficie d'aucun financement, ne répond à aucune commande, ne s'attache à aucun cadre temporel ou organisationnel arrêté, ne s'incarne dans aucun programme, et n'existe que dans l'imagination d'un groupe de personnes ? Quelle(s) forme(s) prend le projet lorsqu'il remporte soudainement l'adhésion des habitants, devient lauréat d'un processus de démocratie participative et reçoit un budget conséquent ? Nous réfléchirons à ces questions en déployant la chronique du Lîeu, projet en cours de constitution que nous suivons depuis trois ans dans le cadre d'une enquête ethnographique. Sur le plan théorique, cela permettra de nourrir la notion d'*en-projet* et d'interroger la substitution du rôle des représentations par la formulation d'un récit.

Mots-clés : en-projet ; Récit ; Participation non-institutionnelle ; Budget participatif ; Lîeu

ABSTRACT:

What form(s) does the project take when, what matters, is first and foremost, the sharing of the project process? When this process is entirely led by its future users? When, at its origin and for years, it does not benefit from any fundings, does not respond to any orders, does not attach itself to any fixed temporal or organizational frameworks, does not translate into any programs, and exists only in the imagination of a group of people? What form(s) does the project take when it finally wins over the support of the inhabitants, becomes the laureate of a process of participatory democracy and receives substantial fundings? We will reflect on these questions by unfolding the chronicle of an ongoing project, named Le Lîeu, which we have been following for three years as part of an ethnographic survey. On a more theoretical level, this will underpin the notion of in-project and question the substitution of the role of representations by the formulation of a narrative.

Keywords: in-project ; Narrative; Non-institutional participation ; Participatory Budgeting ; Lîeu

Quelle(s) forme(s) prend le projet lorsque, ce qui prime, est d'abord son partage ? Quelle(s) forme(s) prend le projet lorsqu'il n'est pas fait « pour » des usagers, ni « avec » eux, mais bien entièrement « par » les personnes concernées ? Quelle(s) forme(s) prend le projet lorsque, ce qui réunit d'abord ces personnes, est un rendez-vous mensuel pendant lequel s'échange avant tout des paroles ? Quelle(s) forme(s) prend le projet lorsque, à son origine et pendant des années, il ne bénéficie d'aucun financement, ne répond à aucune commande, ne s'attache à aucun cadre temporel ou organisationnel arrêté, ne s'incarne dans aucun programme, et n'existe que dans l'imagination d'un groupe de personnes en grande précarité ?

Quelle(s) forme(s) prend le projet lorsque, soudainement, il remporte l'adhésion des habitants, devient lauréat d'un processus de démocratie participative et est doté d'un budget d'investissement conséquent ?

Dans le cadre de cette communication, nous proposons de réfléchir à ces questions en déployant la chronique d'un projet en cours de constitution, celui du Lieu, dont nous suivons l'évolution depuis trois années au cours d'une enquête ethnographique.

Le Lieu, comme le définissent ses porteurs, « est un projet qu'on est en train d'imaginer, celui d'un lieu de croisements et d'échanges ouvert à tous, cogéré par les habitants de la ville et de la rue, suffisamment ouvert et disponible pour que des idées et projets y trouvent leur place. Un lieu de rencontre, de bricolage ; un lieu où se poser, trouver de l'information, s'entraider dans nos démarches... ».

À travers cet exemple, nous verrons en quoi ce projet – qui fait preuve d'une ouverture fondamentale dans sa définition-même – nous donne matière à penser l'*en-projet*, notion qui s'appuie sur la critique du projet énoncée par Pierre-Damien Huyghe dans le cadre d'une réflexion sur l'architecture (Huyghe, 2009), qui pointe derrière une « pensée prospective » attentive aux « apparitions de la nouveauté » (Labussière relisant Deleuze, 2008), qui résonne avec « l'œuvre à faire » d'Étienne Souriau (Souriau, 2015 (1956)), qui avoisine la « conception pas à pas » évoquée par Pascal Nicolas-Le Strat (Nicolas-Le Strat, 2007), et qui n'est pas sans liens avec la manière d'envisager le projet dans le cadre d'un « urbanisme à pensée faible » théorisé par Yves Chalas (Chalas, 2000).

Nous verrons aussi en quoi ce projet nous amène à questionner une substitution : le remplacement du rôle des représentations par la formulation d'un récit du projet en constante transformation.

Dans le cadre d'une recherche portant sur la participation non-institutionnelle des habitants (la recherche HAPARETRE, « Habiter, la Part de l'Être », financée par le programme 2014 de l'Agence Nationale de la Recherche), nous menons, avec Anthony Pecqueux, l'ethnographie du Parlons-en grenoblois, d'où est issu le projet du Lieu.

Cet « espace de débat rassemblant les personnes concernées par les questions de la grande précarité : habitant-es de la rue, associations, acteurs sociaux, institutions, élues... » – tel qu'il est défini par ses membres et se présente sur son site internet (<https://lieugrenoble.wordpress.com/>) – prend la forme d'un rendez-vous mensuel ouvert à tous.

Au cours de cette réunion régulière qui se tient dans les locaux de la Maison des Habitants du centre-ville de Grenoble, les paroles s'échangent librement autour de thématiques qui émergent à partir des problèmes concrets rencontrés au quotidien par les participants (problèmes d'ordre multiple, principalement liés à « la rue »). L'objectif affiché du Parlons-En est alors la transformation de la parole individuelle en recherche de solutions collectives. De cet espace de débat émergent de nombreuses pistes de projets, qui touchent autant la sphère sociale, médicale, juridique que politique, et traitent du rapport à l'habitat, à l'espace public et à la ville.

Celles-ci sont en effet souvent l'occasion de revendiquer un droit à la ville pour les sans-abris, et d'instaurer un dialogue viable entre « habitants abrités » et « habitants non-abrités », telle une expression prononcée par une personne sans-abris au cours d'un Parlons-En et reprise depuis par plusieurs de nombreuses fois – précisons qu'ici, comme par la suite, les expressions entre guillemets non directement référencées sont des paroles rapportées issues du terrain.

Si la majorité de ces pistes de projets ne sont qu'évoquées, voire énoncées de façon répétée, d'autres voient le jour, parfois des années après la première formulation au sein du Parlons-En. Il en est ainsi par exemple d'un projet de chenil solidaire (La Caboterie), de l'aménagement et de l'emménagement de personnes sans-abris avec chiens dans un bâtiment vide de la ville de Grenoble mis temporairement à disposition (La maison conventionnée), ou encore, d'un atelier ouvert à tous et destiné à fabriquer « des solutions pour l'habitat » (La Piscine : <http://www.fabriquedesolutions.net/>).

Le Lieu est donc l'un de ces projets à l'histoire singulière, qui est d'abord issu d'un problème discuté au cours du Parlons-en : l'absence, au sein de l'agglomération grenobloise, d'un lieu complètement « imaginé et géré par les gens de la rue », où l'on « pourrait se retrouver, au calme, quand on ne sait plus quoi faire de sa journée, qu'il fait froid », où l'on « pourrait y aller soit pour s'isoler, soit pour retrouver du monde », et l'on « s'y échangerait aussi des infos et des idées pour les démarches quotidiennes » (Compte-rendu du Parlons-En, janvier 2013).

Longtemps resté en jachère (faute de moyens financiers, de forces vives régulières et de lieu concret), ce projet a pris différentes formes au fil des années – « Lieu nomade », il a d'abord été préfiguré lors de temps particuliers dans les locaux de certains accueils de jour partenaires du Parlons-En ; en 2016, lors de la « Fête des cent lieux pour les sans lieu », il s'est installé dans le Jardin de ville le temps d'une journée de manifestation publique – avant de devenir lauréat du budget participatif 2017 de la Ville de Grenoble en octobre dernier.

En devenant le grand projet d'intérêt général élu par une majorité d'habitants de la commune, le Lieu se voit ainsi aujourd'hui doté d'un budget d'investissement de 260 000 euros (son budget de fonctionnement restant par contre pour l'instant inexistant...). Ce financement servira à l'aménagement d'un local vacant mis à disposition par la ville, pour une ouverture prévue début 2019.

Démarre alors une nouvelle phase du projet, où les personnes concernées qui le portent depuis le début doivent maintenant dialoguer avec les services techniques de la municipalité, répondre à un calendrier de réunions très chargé, et arrêter bientôt un programme afin de pouvoir dessiner et estimer les aménagements à réaliser – bref, les acteurs sont amenés, comme le remarque l'un d'entre eux, à « se professionnaliser ».

Or, la définition d'un programme n'est pas chose aisée, car si ce projet présente un caractère protéiforme, c'est aussi parce que son originalité repose sur la volonté de tous ceux qui le portent de ne pas en donner une définition trop figée, mais bien, à l'inverse, de conserver une forme la plus ouverte possible : c'est avant tout « une coquille vide », ou plutôt « le lieu de tous les possibles », une « utopie réaliste », un « lieu improbable où des choses se passeront que l'on n'imagine encore même pas » (expressions rassemblées dans un montage sonore diffusé lors du Parlons-En de décembre 2017).

Ainsi les porteurs font preuve de réticence à détailler précisément les besoins (à les cristalliser dans des formes abouties que l'on risquerait de tailler trop étriquées, à en arrêter un nombre définitif, etc.).

Ils préfèrent ainsi expliquer le projet en rappelant sa philosophie et ses grands principes : son inscription dans l'agglomération grenobloise et au sein des « parcours de l'errance », son accueil gratuit, inconditionnel (notamment des personnes avec animaux) et dans le « respect de l'anonymat », son ouverture le plus souvent possible (week-ends inclus).

Son fonctionnement « autonome vis-à-vis de l'institution », son lien avec le quartier et ses habitants, à travers lequel il s'agira notamment de « faire tomber les préjugés, les étiquettes, les idées reçues ». Ils font de même volontiers la liste de ce qu'il ne sera pas : le Lieu ne sera pas « un accueil de jour », c'est-à-dire qu'« il ne se superposera à aucun des dispositifs existants qui prennent en charge la restauration, l'hébergement, l'hygiène ou la santé », etc. Sans pouvoir dès lors l'incarner dans des représentations, ses porteurs sont amenés à en faire le récit, un « récit commun », « qui va toujours évoluer » : ils rappellent ainsi régulièrement la genèse du projet, sa philosophie, ses grandes étapes et formes associées, les difficultés rencontrées et les victoires remportées.

Nous pouvons alors nous demander si ce qui importe dans le projet du Lieu n'aurait pas plus à voir avec son processus, qu'avec sa finalité. L'accent n'est-il pas d'abord mis sur le cheminement parcouru, et sur ce que cet élan collectif fait aux participants, au groupe, mais aussi au quartier dans lequel il s'insère et à la ville, et finalement au projet lui-même ?

Comme le rappelle l'un des participants, « on part d'abord d'un manque [de l'absence dans l'agglomération grenobloise d'un lieu « qui doit privilégier la disponibilité, la capacité à accueillir et accompagner des projets qu'on ne peut prévoir et qui sont issus d'initiatives des personnes investies »], d'une demande qui n'était jusqu'alors pas imaginée, et pour laquelle on n'a pas de solutions toutes faites. Les choses existent car il y a des gens pour les vouloir, et la solution se trouve en marchant ».

Cette métaphore du déplacement fait écho à la « conception pas à pas » du projet – face opposée d'une « conception réifiée » – selon laquelle « le projet construit son existence pas à pas et ne révèle sa logique qu'en fin de parcours – une logique dont il s'est doté et qu'il a testée tout au long de son avancée, et non une logique qui l'aurait déterminé et guidé dès son lancement » (Nicolas-Le Strat, 2007).

Ce caractère embarqué et en mouvement du projet prend consistance au fil des rencontres, avec les personnes qui s'y engagent et le milieu dans lequel il s'inscrit. Dans cette perspective, le projet consiste moins en l'anticipation d'un futur, qu'il ne s'apparente à un « exercice sur le devenir, ce qui suppose une attention pour le milieu à la fois comme lieu des formes constituées dans l'histoire et lieu inépuisable d'apparitions de la nouveauté » (Labussière, 2008).

À partir de l'ethnographie du Lieu, nous souhaitons, dans le cadre de cette communication, prendre au mot ces conceptions. Nous tenterons ainsi de retracer ce qui, dans ce projet singulier, peut venir étoffer la notion d'*en-projet* qui en découle, démarche dans laquelle aucun dessein ne viendrait précéder l'action et dans laquelle les participants font preuve d'une ouverture face à ce qui advient. Il s'agira alors d'en tracer les tenants, les ressorts, la portée et les limites.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

CHALAS Yves. *L'invention de la ville*. Paris : Anthropos, 2000. 199 p. Collection Villes, dirigée par Denise Pumain.

HUYGHE Pierre-Damien. *Commencer à deux : Propos sur l'architecture comme méthode*. Paris : Mix Éditions, 2009. 83 p.

LABUSSIÈRE Olivier. *Optimisation, organisation de l'espace et pensée de l'émergence : La piste esthétique chez Gilles Deleuze*. Communication présentée au Colloque Géopoint : « Optimisation de l'espace géographique et satisfactions sociétales », organisé par le

Groupe Dupont et l'UMR ESPACE, le 5 juin 2008 à L'Université d'Avignon et des Pays du Vaucluse. [En ligne sur HAL SHS], (Consulté le 20/06/2014).

NICOLAS-LE STRAT Pascal. *Écosophie du projet. Le-commun*. [En ligne]. Mis en ligne en juillet 2007. URL : <http://www.le-commun.fr/index.php?page=ecosophie-du-projet> (consulté le : 20/06/2014).

SOURIAU Étienne. *Les différents modes d'existence : Suivi de « Du mode d'existence de l'œuvre à faire »*. Présentation par Isabelle Stengers et Bruno Latour. Paris : Presses Universitaires de France, 2015. 220 p.

Opposition et partage autour d'un projet pour l'émergence d'un espace public

Opposition and sharing about a project for the rise of a public place

Alexandra BIEHLER
 Paysagiste DPLG, docteur en géographie
 Maître assistante Ville et Territoire
 ENASA Marseille, Laboratoire Project[s]
 alexandra.biehler@club-internet.fr

RESUME :

Dans un contexte de transformation territoriale constituée d'une somme de politiques urbaines et de projets urbains d'une ville de tradition portuaire comme Marseille, le réaménagement de la place Jean Jaurès, programmé dans le cadre de l'opération de renouvellement urbain « Grand Centre-Ville » nous permet de montrer comment le projet consolide et affine l'emprise territoriale symbolique de la place ; mais aussi de mettre en évidence les différents points de vues des acteurs sur les enjeux sociaux et économiques du projet, puis de démontrer comment le projet, contre lequel lutte un collectif de citoyens, étant le catalyseur de la mobilisation, devient le moteur des actions qui favorisent la création de nouveaux liens entre les usagers de la place, et témoignent de la volonté de partage. Pour finalement nous permettre de mettre en évidence l'émergence d'un véritable espace public, entendu comme la superposition de l'espace public physique, lieu de coprésence et de l'espace public immatériel du débat et du partage d'opinion, à propos du projet de la place mais aussi à propos de la fabrique de la ville, mis en débat à cette occasion.

Mots-clés : Réaménagement - projet - mobilisation - espace public – quartier - Marseille -

ABSTRACT:

In a context of territorial transformation embodied by a sum of urban policies and urban projects, in a city such as Marseille, carrying the legacy of a harbour city, the reorganization of the Jean Jaurès square, programmed within the framework of the "great city center" renovation project, allows us to show how the project strengthens and refines its symbolic territorial influence. It also highlights the various actors' points of view on the social and economic stakes of the project. It then demonstrates how the project, against which fights a collective of inhabitants, is a catalyst of the mobilization, becomes the engine of actions which favors the creation of new links between the users of the square, and testifies of the will of sharing. It finally allows us to highlight the emergence of a real public place, understood as a superimposition of the physical public place - a place of co-presence - and the immaterial public place, a place of debate and of opinion sharing, not only about the actual square project but also about the making of the city, that was discussed on this occasion.

Keywords: Urban planning - project - mobilization - public place - urban district - Marseille-

La ville de Marseille est au centre d'un processus de transformation territoriale constituée d'une somme de politiques urbaines et de projets urbains. Ces politiques résultent en partie de forces exercées autant par des processus comme la mondialisation, la concurrence interurbaine, ou la recomposition des politiques urbaines nationales ; mais aussi par des processus d'évolution économique et sociale locale, ou encore la recomposition du pouvoir urbain dans cette ville de tradition industrielle et portuaire aujourd'hui en difficulté.

Ces transformations territoriales multiscalaires sont lisibles dans les espaces publics urbains marseillais.

En effet, l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, lancée en 1995, par laquelle Marseille se dote d'une nouvelle façade littorale constituée d'équipements culturels, de loisirs, de bureaux et d'un ensemble d'espaces publics, témoigne de la mutation de l'économie et d'un changement de paradigme : d'un port industriel à un littoral tourné vers le tourisme, la culture, la chalandise et le tertiaire.

De même, le projet du Vieux Port (livré en 2013, équipe Michel Desvigne paysagiste - mandataire), et le projet de plan guide du centre-ville de Marseille (Agam : Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) qui vise à amplifier le processus de redynamisation du cœur de Marseille, donnent une priorité à la requalification des espaces publics. « L'espace public comme signature du centre-ville » génère « un centre-ville, reflet des ambitions de la métropole », qui permet à la ville d'aller « vers une modernité digne d'une métropole du 21^{ème} siècle » (Agam, 2008 : 4-10).

Le choix de Marseille Capitale européenne de la culture 2013 fut un facteur d'accélération de projets et a participé à la volonté de la ville de devenir une métropole euro-méditerranéenne ; même si les effets et l'efficacité de ce type d'évènement et de l'investissement dans des biens symboliques (le « city reimaging »), au nom de l'amélioration de l'image de la ville durement touchée par la désindustrialisation, semble toute relative à des chercheurs comme M. Rousseau (Rousseau, 2013).

Quant au projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, il place Marseille au centre, non seulement d'une forme institutionnelle, mais d'un ensemble urbain puissant et complexe qui a pour ambition de rayonner et attirer très au-delà de son espace de proximité.

Ainsi la transformation des espaces publics de Marseille est effective. Des espaces publics sont créés, de nombreux autres sont modifiés ou vont l'être. Le projet de rénovation de la place Jean Jaurès, dite la Plaine, en fait partie. En effet, en 2010, la ville de Marseille a confié à la SOLEAM (société Locale d'Équipement et d'Aménagement de l'Aire Marseillaise), la réalisation de l'opération d'aménagement et de renouvellement urbain dite «Grand Centre-Ville», dans le cadre d'une concession d'aménagement. Cette opération a pour objet de répondre à un impératif de renouvellement urbain et de requalification du centre-ville de Marseille à l'intérieur d'un périmètre de 1000 ha (SOLEAM, 2013).

À l'intérieur de ce périmètre, la Ville de Marseille a identifié des îlots dégradés qui nécessitent une intervention prioritaire compte tenu de leur état de vétusté, de leur potentiel ou de leur situation stratégique à l'interface d'autres projets structurants. Le secteur de La Plaine regroupe cinq de ces pôles prioritaires¹.

¹ Pôles Curliol /Trois Rois/ Olivier Ferrari / Nau / Bons Enfants.

Dans ce cadre, une étude urbaine a montré que la place Jean Jaurès est un espace public majeur qui joue un rôle déterminant dans les diverses fonctions urbaines : lieu de promenade, de rencontre, d'activités, de jeu, de stationnement.

Cette place est identifiée comme un élément qui, par son réaménagement, pourrait être moteur dans la transformation d'un « morceau de ville » à la rencontre de trois arrondissements de Marseille². C'est donc cet espace qui, faisant l'objet d'un concours de Maitrise Œuvre, retient particulièrement notre attention pour explorer la dimension sociale et territoriale d'un projet d'aménagement d'espace public.

La place Jean Jaurès, dite la Plaine, est la plus grande place du centre-ville de Marseille. C'est un espace de 25000 mètres carrés qui accueille des marchés journaliers de 9h à 13h, des jeux d'enfants, des terrasses de cafés, des kiosques de petite restauration, des stationnements. Il est intéressant de noter qu'un des critères d'évaluation des projets pour cet espace à vocations multiples est « l'organisation et l'aménagement des espaces en adéquation avec les usages multiples du site » (Avis de concours publié le 25/07/2015 par la SOLEAM) mais aussi de « supprimer les « vides », les espaces sans vocation qui engendrent des appropriations déviantes. » (Programme du concours, mars 2016 : 33); et que la volonté affichée de la SOLEAM est « une montée en gamme » de la place et de son marché (SOLEAM, 2015 :10).

Dans le contexte de ce projet de rénovation de la place Jean Jaurès, très contesté par un groupe d'habitants, l'Assemblée de la Plaine, (mobilisation que nous avons suivie depuis son émergence en octobre 2015), nous chercherons à montrer comment le projet permet de réaffirmer l'emprise territoriale symbolique de la place et le lien très fort qui existe entre la place et le quartier du même nom, « la Plaine », qu'elle génère.

En effet, depuis le démarrage des études et l'annonce du lancement du concours pour un nouveau projet de place, la « double » échelle du territoire de la Plaine, à la fois place et quartier, est réaffirmée ; que ce soit par la démarche même de la programmation via l'opération « grand centre-ville », ou encore par l'étendue de la mobilisation (confirmées par les observations de terrain et les enquêtes que nous menons au travers d'entretiens avec habitants et usagers), les modes d'actions qu'elle met en œuvre et le vocable qu'elle utilise.

Nous chercherons également à mettre en évidence les enjeux sociaux et économiques du projet - notamment liés à des logiques de gentrification du quartier et de valorisation foncière - autant du point de vue de la maîtrise d'ouvrage, que de la maîtrise d'œuvre qui a dû intégrer la notion de « stratégie de montée en gamme » (Rousseau, 2014) dans leur démarche de projet³, que des citoyens et de l'Assemblée de la Plaine qui craignent un « assèchement » de la vie de quartier.

Face à ce qui pourrait être considéré comme faisant partie de politiques d'image, c'est-à-dire « des politiques d'attractivité placées surtout au service du développement urbain et « créées » par la mise en compétition des villes » (Harvey 1989, cité par Rousseau 2013), assez classique dans la rénovation des villes post-industrielles en transition territoriale comme Marseille.

² La place Jean Jaurès, dite la Plaine, est implantée entre les 1er, 5ème et 6ème arrondissements. Dans le quartier qui porte le même nom, à la rencontre des quartiers historiques que sont Thiers (N/N ouest), Camas (Est) et Notre Dames du Mont (Sud/Sud Ouest)

³ Des entretiens ont été menés avec trois des quatre équipes sélectionnées le 1er mars 2016 pour le concours d'aménagement de la place, dont les mandataires sont des paysagistes.

Le projet ranime une méfiance de certains citoyens face aux projets de la ville et à ce qui serait une volonté d'établir une démarche de gentrification constatée lors de projets urbains récents de la ville, comme celui de la rénovation de la rue de la République dans le secteur de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, même si il ne semble pas abouti (Mateos Escobar, 2017). Michel Peraldi, Michel Samson et Claire Duport (2015), s'ils semblent critiques sur la notion même de gentrification dans ce cas, admettent qu'il existe des projets d'aménagements urbains en vue d'attirer « des groupes sociaux nantis d'un capital culturel ou d'un capital économique » et que Marseille semble ainsi opérer une série de transformations urbaines allant dans ce sens.

Enfin, nous montrerons que le projet, contre lequel lutte l'Assemblée de la Plaine, est le catalyseur de la mobilisation, et par là même le moteur des démarches et actions qui favorisent la création de nouveaux liens entre les habitants et les usagers de la place et témoignent de la volonté de partage, non seulement d'un espace public matériel accessible à tous et où tout est possible⁴, mais aussi d'une histoire de la place et du quartier.

La mobilisation contre le projet de réaménagement de la place est engagée en octobre 2015 par le collectif d'habitants nommé Assemblée de la Plaine, qui affirme dès les premiers jours un « non » catégorique au projet, et désire montrer que les habitants peuvent prendre soin de « leur » place. Ils sont ainsi les initiateurs (depuis d'octobre 2015) d'une série de journées d'actions et d'événements sur la place : réunions débats sur le projet, repas de quartier, projection de film, construction de plusieurs bancs et tables dans le square au centre de la place - mobiliers qui deviendront d'ailleurs les symboles de la contestation -, journées de nettoyage et de verdissage, carnivals, conférence de presse de « la table est plaine » (un groupe de réflexion structuré au sein de l'Assemblée), Festival l'Or de la Plaine (2017)...

L'observation de ces actions au cours de plus de deux années de mobilisation montre plusieurs phases d'action, et la transformation du positionnement de l'Assemblée de la Plaine dans sa lutte : Avec ce que nous appellerons « le partage comme projet », le collectif désire faire des actions de l'assemblée de la Plaine des moments de partage, et de la place un espace toujours plus partagé par les habitants et usagers, non seulement dans leurs usages quotidiens mais aussi dans leurs investissements, dans son animation, et fait même appel à un collectif d'Architectes (ECT) « support à l'expérimentation urbaine » spécialisé dans les actions temporaires dans l'espace public.

C'est donc un réveil, et même un éveil, de liens de sociabilité et un moment de partage entre des habitants du quartier, mais un partage sans projet – sans le projet de la ville - pressenti comme un vecteur de déstructuration du quartier et de sa perte d'identité.

Puis, du « non » catégorique au projet, des réflexions sur des propositions de projet alternatif aboutissent à une réflexion, des micros projets collaboratifs constitués par les collectifs et habitants, sur un temps long, qui pourraient prendre la forme de « micro-améliorations » de la place. Un projet donc, mais un projet d'action dans et avec le quartier, sur un temps long.

Ainsi, sur fond de contestation au projet, la place Jean Jaurès est devenue un lieu propice à l'expression de luttes et revendications sociales et urbaines.

⁴ Nous envisageons l'espace public (matériel) comme nous l'avons défini précédemment : « des lieux ouverts, des lieux de sociabilité qui possèdent certaines qualités qui les définissent. Tout d'abord la *plurifonctionnalité* qui explicite que l'on considère des espaces où se déroulent plusieurs pratiques, simultanément ou non. Puis la *visibilité* et l'*exposition*, selon le principe de la publicité « qui énonce que l'action juste est susceptible de se soumettre au droit de regard de tout un chacun (...) » (Joseph, 1995 : 21). Et enfin l'*accessibilité* et la *mobilité* qui définissent des espaces ouverts à tous, lieux de coprésence, susceptibles d'être partagés. Il s'agit ici du partage du lieu lui-même, comme de l'action qui s'y déroule. » (Biehler, 2010 : 336)

Et ce processus nous permettra de mettre en évidence l'émergence d'un véritable espace public, entendu comme la superposition de l'espace public physique, lieu de coprésence et de l'espace public immatériel du débat et du partage d'opinion, à propos du projet de la place mais aussi à propos de la fabrique de la ville, mis en débat à cette occasion.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AGAM, étude « Centre-ville/Vieux Port, un cœur de ville, reflet des ambitions de la métropole, Objectif 2013 », 2008, 54p.

BIEHLER Alexandra, *Enjeux et modes de constitution des espaces publics à Ouagadougou (Burkina Faso)*, thèse de doctorat en Géographie, sous la direction de Émile Le Bris, Paris, 2010, 637 p

HARVEY, David, « From Managerialism to Entrepreneurialism : The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska Annaler B*, n° 71,1989, p. 3-17.

JOSEPH Isaac, « Reprendre la rue », in : Prendre place – espace public et culture *dramatique*, JOSEPH Isaac (dir.), Paris, Editions recherches/plan urbain, 1995, p. 11-35.

MATEOS ESCOBAR David. « Le processus de gentrification rend-il compte des dynamiques de peuplement des quartiers centraux de Marseille ? », *Langage et société*, vol. 162, no. 4, 2017, pp. 47-51.

PERALDI Michel, SAMSON Michel, DUPORT Claire, *Sociologie de Marseille*, Paris, «Repères », 2015.

ROUSSEAU Max, « Redéveloppement urbain et (in)justice sociale : les stratégies néolibérales de « montée en gamme » dans les villes en déclin », *justice spatiale | spatial justice*, n° 6 juin 2014, <http://www.jssj.org>

ROUSSEAU Max, « Villes post-industrielles : pour une nouvelle approche », *Métropolitiques*, 18 septembre 2013. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Villes-post-industrielles-pour-une.html>.

SOLEAM, « Opération Grand Centre-Ville, Quartier de Plaine –Marseille, Aménagement de la place Jean Jaurès, programme du concours », mars 2016, 47p.

SOLEAM, SOMOP, Cyclades « Opération Grand Centre-Ville, Etude de programmation pour l'aménagement de la place Jean-Jaurès (la Plaine – Marseille). Phase deux – pré-programme ; mai 2015, 42p.

Le projet urbain : un « masque de fumée » ?

Is the urban project a « smokescreen »?

Jean RUEGG
 Professeur
 Université de Lausanne
 Institut de géographie et durabilité
 jean.ruegg@unil.ch

RESUME :

Reprenant un argument de Pinson, cette contribution interroge le statut d'un paradoxe interne à la démarche de projet : celui qui concerne le projet comme instrument de mobilisation sociale et comme démarche tournée vers l'opérationnalisation. Posant que ce paradoxe – parmi d'autres – est constitutif du projet, elle suggère que ce dernier pourrait favoriser l'émergence d'une nouvelle figure de l'expert proche du « Gouverner par les instruments » de Lascoumes et Le Galès.

Mots-clés : projet urbain, géographie du droit, participation, modernité, Suisse, *relational planning*

ABSTRACT:

Based on an argument made by Pinson, this contribution put into question a paradox that is a constituent – like others – of the project approach. It is namely the paradox between a project that is conceived as a way to mobilize social action and as a tool designed to realize artefacts. From this perspective, the project might well promote the emergence of a new expert, a figure who is implicitly evoked by Lascoumes and Le Galès in their book « Gouverner par les instruments ».

Keywords: urban project, legal geography, participation, modernity, relational planning, Switzerland

Dans le chapitre qu'il consacre au projet urbain, Pinson (2004) énonce plusieurs ambivalences qui caractérisent la démarche de projet. Parmi ceux-ci, la présente contribution revient sur le paradoxe du projet compris à la fois comme un outil pour opérationnaliser une intention et anticiper une action (*op.cit.* : 212), d'une part et comme un instrument de mobilisation sociale (*op.cit.* : 201), d'autre part.

L'idée n'est pas de discuter des conditions de faisabilité pour articuler ces deux conceptions ou des modalités à réunir pour résoudre cette équivoque, mais plutôt de poser, à la suite de Müller (2017), que ce paradoxe fait partie intégrante de la démarche de projet et de ses représentations usuelles. La démarche de projet doit servir aussi bien à « faire émerger un accord autour de stratégies » (Pinson 2004 : 208), qu'à favoriser la réalisation d'une intention par un groupe d'experts œuvrant selon des dispositions fort éloignées d'un idéal démocratique qui serait capable de dissoudre les conflits d'intérêts entre acteurs.

Cependant, au lieu de prôner le retour de la figure de l'autorité politique (*op.cit.* : 214), cette contribution s'inspire plutôt d'une approche issue de la sociologie des sciences (Latour 1991) pour suggérer que la démarche de projet joue de ce paradoxe, en entretenant certaines ambiguïtés.

En faisant d'abord référence à la *legal geography* (Blomley 2005 ; Delaney 2004), l'importance de la contextualisation sera rappelée pour montrer que :

- Le droit n'est pas dissociable du projet. La nature des documents à produire jusqu'à l'octroi du permis de construire et leur portée juridique respective sont des acteurs non humains qui contribuent pleinement au projet. Or le droit distribue des cartes de procédure qui n'ont pas toutes la même qualité. De plus, le droit qui est fondé sur l'égalité de traitement génère précisément des inégalités dans le champ de l'urbanisme en attribuant par exemple des droits d'usage du sol différenciés entre les propriétaires fonciers. Ces inégalités sont fondées et nourries par des différentiels relatifs à la localisation des biens-fonds, notamment.
- Le cadre institutionnel compte. En Suisse, tout citoyen bénéficie d'un accès relativement facile à la décision. Il peut même influencer l'arène dans laquelle elle sera délivrée. En complément du droit du propriétaire foncier à faire opposition ou recours, le cadre institutionnel en vigueur lui offre en effet la possibilité de s'inviter dans le processus décisionnel via le droit de référendum. Par conséquent la manière d'y décliner les processus participatifs sera sensiblement différente de celle qui prévaut dans un pays centralisé comme la France¹. Or cela impacte la démarche de projet et le sens même à attribuer aux processus participatifs.

Autrement dit, la question de la mobilisation des acteurs n'est pas générale et abstraite. Elle est au contraire très intimement liée à des contextes socio-politiques, à l'air du temps et à des pratiques qui interfèrent directement avec les modalités de la démarche de projet.

Puis ensuite, en faisant référence à l'argument de Valverde (2011), il sera suggéré que la démarche de projet contient à la fois des éléments « modernes » et « pré-modernes » qui cohabitent parfaitement et qui nourrissent même le paradoxe relevé ci-dessus. Cette perspective invite à porter attention aux pratiques gravitant autour et dans la démarche de projet (Kurath et *al.* 2017) et aux arrangements subtils et fins qui relèvent souvent du bricolage et de solutions *ad hoc*. Mais ceux-ci relèvent de logiques *bottom-up* plutôt que d'une rationalité planificatrice – fût-elle limitée – caractéristique de logiques *top-down* implicitement présentes dans l'objectif de mobiliser les acteurs. Pour expliquer cela, il suffit de revenir à l'expression « faire participer la population ». Il s'agit en effet une proposition paradoxale. Certes la participation peut être codifiée, modélisée, standardisée par le droit et les outils d'urbanisme (c'est le fameux article 4 de la loi fédérale suisse sur l'aménagement du territoire², par exemple). En ce sens, elle procède d'une logique moderne, *top-down*. Mais, et dans le même temps, elle comprend aussi tout un pan qui la fait s'échapper précisément de ce cadre : la participation ne se décrète pas. Elle est une intervention imprévisible d'acteurs qui, comme le suggère Tanquerel (1992 : 73-76), s'invitent dans le processus soit en utilisant une carte offerte par le droit (via la procédure et les règles démocratiques en vigueur dans un contexte institutionnel donné), soit en recourant à des modes d'intervention hors procédure (manifestation, occupation de sites). Dans cette perspective, la participation est pré-moderne, issue d'une logique *bottom-up*. Elle peut même interférer avec le projet jusqu'à en empêcher la réalisation.³

Ce parcours un peu théorique permettra alors, pour boucler la boucle en quelque sorte, de revisiter un enjeu fondamental discuté par Lascoumes et Le Galès (2004). En voulant quitter le monde des experts (avec, chez Pinson, cette référence à la rationalité interactionniste et processuelle — 2004 : 207), le projet ne déplace-t-il pas simplement le champ de l'expertise en promouvant l'émergence d'une autre figure que Matthey et *al.* (2013) nomment, en s'inspirant de Delaney (2004), les « 'nomospheric' technicians » ?

¹ et ce malgré les efforts de décentralisation !

² Cet article précise que « Les autorités chargées de l'aménagement du territoire veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans » (art. 4, al. 2 LAT).

³ Ce fut par exemple le cas de la centrale nucléaire prévue à Kaiseraugst, près de Bâle, dans les années 1970 ou plus récemment encore, en janvier 2018, avec la décision du gouvernement français d'abandonner le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Il nous semble en tout cas que c'est aussi de cette manière que peut-être lu et compris le « Gouverner par les instruments » : le projet comme instrument de mobilisation sociale serait peut-être, *in fine*, ... « [...] un utile masque de fumée pour dissimuler des objectifs moins avouables, pour dépolitiser des questions fondamentalement politiques » (Lascoumes et Le Galès 2004 : 26).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Blomley N. 2005. Flowers in the bathtub: boundary crossings at the public-private divide. *Geoforum* 36: 281-296.
- Delaney D. 2004. Tracing displacements: or evictions in the Nomosphere. *Environment and Planning D: Society and Space* 22: 847-860.
- Kurath M., Marskamp M., Paulos J., Ruegg J. (eds). 2017. *Relational Planning : tracing Artefacts, Agency and Practices*. Cham : Palgrave Macmillan.
- Lascoumes P., Le Gales P. (dir.). 2004. *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de Sciences Po.
- Latour B. 1991. *Nous n'avons jamais été modernes : essai d'anthropologie symétrique*. Paris : ed. La Découverte.
- Matthey L., Felli R., Mager C. 2013. 'We do have space in Lausanne. We have a large cemetery' : the non-controversy of a non-existent Muslim burial ground. *Social & Cultural Geography* 14, 4 : 428-445.
- Müller M. 2017. Approaching paradox: Loving and hating mega-events. *Tourism Management* 63 : 234-241.
- Pinson G. 2009. *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris : Presses de Sciences Po.
- Pinson G. 2004. Le projet urbain comme instrument d'action public. In *Gouverner par les instruments*, édité par P. Lascoumes et P. Le Galès : 199-233. Paris : Presses de Sciences Po.
- Tanquerel T. 1992. Modalités d'intervention du public dans les choix d'aménagement : le point de vue du droit. In *La négociation : son rôle, sa place dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement*, édité par J. Ruegg et al. : 59-78. Lausanne : PPUR.
- Valverde M. 2011. Seeing Like a City: The Dialectic of Modern and Premodern Ways of Seeing in Urban Governance. *Law & Society Review* 45, 2 : 277-312.

Quelle approche territoriale des projets d'infrastructures énergétiques ? Réflexions autour de pratiques à contre-courant en Suisse occidentale

*What territorial approach to energy infrastructure projects?
Considerations on counter-current practices in Western Switzerland*

Pierre-Henri BOMBENGER

PhD, professeur en urbanisme, Haute école spécialisée de Suisse Occidentale (HES-SO)
Institut Insit / Haute école d'ingénierie et de gestion du Canton de Vaud (HEIG-VD)
pierre-henri.bombenger@heig-vd.ch

Adeline CHERQUI

Doctorante, Université de Lausanne, Haute école spécialisée de Suisse Occidentale (HES-SO)
Institut Insit / Haute école d'ingénierie et de gestion du Canton de Vaud (HEIG-VD)

RESUME :

Cette communication questionne les effets d'une conception sociale et territoriale des processus d'élaboration des projets de parcs éoliens sur le degré d'acceptation locale de ces infrastructures énergétiques. Elle teste l'hypothèse selon laquelle l'absence de cadre spécifique de régulation institutionnelle de l'activité et de pratiques éprouvées dans le domaine est supplée par la construction de compromis *ad hoc*. Réputée mobilisatrice, consensuelle, locale et adaptable, une telle conception sociale de l'aménagement se réfère aux idéaux-types des projets de territoire. L'analyse comparative de deux processus d'élaboration de parcs éoliens en Suisse occidentale a permis de mettre en évidence quatre facteurs principaux d'acceptabilité locale liés à cette approche territoriale de projet : l'existence d'un acteur médiateur entre des univers cognitifs et sociaux différenciés, l'encadrement réglementaire restreint qui laisse la place aux compromis situationnels, la création et le partage des plus-values générées par l'activité et enfin la stabilité des systèmes d'acteurs impliqués.

Mots-clés : Projet éolien, projet de territoire, acceptabilité sociale, Suisse.

ABSTRACT:

This paper questions the effects of a social and territorial conception of wind farm project development processes on the degree of local acceptance of these energy infrastructures. In two case studies in Western Switzerland, it tests the hypothesis that the absence of a specific framework for institutional regulation of activity and proven practices is supplanted by the construction of *ad hoc* compromises. Renowned as mobilizing, consensual, local and adaptable, the approach refers to the ideal-style of territorial projects. The comparative analysis of two wind farm development processes in Western Switzerland revealed four main factors of local acceptability related to this territorial project approach: the existence of a mediating actor between cognitive and social environments, the limited regulatory framework that leaves room for situational compromises, the creation and sharing of added value generated by the activity and finally the stability of the systems of actors involved.

Keywords: Wind project, Territorial project, Social acceptability, Switzerland.

Les conflits territoriaux autour des projets de grandes infrastructures est une problématique qui fait l'objet d'une littérature abondante (Torre et al., 2010 ; Pham et Torre, 2012). Avec la mise en place des incitatifs financiers fédéraux à la réalisation d'installations d'énergie renouvelable, la Suisse connaît depuis une dizaine d'années un accroissement considérable du nombre de projets éoliens envisagés sur son territoire, et plus particulièrement sur le massif jurassien.

Dans le cadre de l'Axe 1 « dimension sociale et territoriale du projet » de l'appel à communications APERAU 2018, cette communication formule une réflexion originale sur les effets de l'approche par projet de territoire dans la conduite des processus d'élaboration de ces projets de parcs éoliens et leurs effets en termes d'acceptation sociale par les différents acteurs concernés.

Alors que l'élaboration de cadres institutionnels (fédéraux et cantonaux) de régulation de l'activité éolienne s'est concrétisée sur une temporalité longue, une dynamique paradoxale apparaît au niveau des territoires d'implantation des turbines. L'hypothèse discutée dans cette communication est que la logique de projets de territoire se déploie dans les contextes de projets d'infrastructures novateurs où l'absence de cadres spécifiques de régulation administratifs et réglementaires tout autant que de pratiques éprouvées, est supplée par la construction de compromis *ad hoc*. A défaut de cadres normatifs sectoriels ou professionnels dédiés, les processus d'élaboration de ces projets d'infrastructures se réfèrent alors aux idéaux-types des projets de territoires. Approche progressiste, mobilisatrice, conception consensuelle de la décision collective, locale, ajustable et adaptable, égalitarisme, stabilité, avenir vu comme un ré-enchantement sont quelques-unes des caractéristiques génériques et idéalisées de la rhétorique du projet territorial (Genestier, 2001). A l'inverse, à partir du moment où le projet d'infrastructure énergétique s'inscrit dans des cadres interprétatifs et d'intervention balisés, l'idéaltype du projet territorial tend à s'effacer au profit des considérations techniques et institutionnelles qui président et encadrent de manière croissante le développement des projets d'activité éolienne. Le tâtonnement collaboratif laisse alors la place à la conduite du projet d'ingénierie énergétique.

Les résultats du projet de recherche FNS Gouvéole¹ donnent ainsi à voir ces évolutions en termes de management de projet et d'acceptation locale de ces infrastructures énergétiques. Nous mobiliserons en particulier deux de nos études de cas dans cette présentation. Le premier cas étudié (cas A) est le plus ancien projet éolien de Suisse, aujourd'hui réalisé avec 16 mâts en activité. Ce projet énergétique est construit comme un projet de territoire qui ne dit pas son nom, qui ne s'énonce pas, mais dont on reconnaît les grandes caractéristiques.

Dégagé de contingences régulatrices fortes, bénéficiant d'une autorisation de construire dérogatoire au droit du sol, ce parc éolien va se constituer au fil du temps, par « petits pas » et apparaître encore aujourd'hui comme une exception en raison de son fort degré d'acceptation sociale. Le second cas (cas B) se déploie sur une temporalité plus longue qui voit la logique de projet territorial (endogène et local) se fondre dans les dispositifs institutionnels de régulation de plus en plus prégnants. Près de vingt ans après son lancement, la dimension de projet territorial se réduit au seul enjeu de choix des lieux d'implantation des turbines et le projet fait l'objet d'un nouveau recours contentieux devant les tribunaux administratifs.

Ainsi les premiers projets de parcs éoliens développés dans les années 1990 au sein d'un cadre institutionnel lacunaire s'élaborent selon des processus qui empruntent largement leurs fondements aux idéaux-types de projets territoriaux : mise en place d'arènes de négociation, valorisation exogène de la ressource vent, partage de la plus-value du projet avec les usagers préexistants du territoire, mobilisation d'un acteur médiateur endogène au territoire, stabilité des acteurs impliqués, etc. sont quelques-unes des caractéristiques communes de ces projets éoliens.

¹ Projet FNS Gouvéole « Gouvernance territoriale de l'activité éolienne », subsidie 100017_150258, <http://gouveole.heig-vd.ch>

Un tournant apparaît à partir de 2009 avec la mise en place du mécanisme de la Rétribution à prix coûtant du courant injecté. Cet outil fédéral engendre une multiplication des projets éoliens qui, s'ils sont sélectionnés, bénéficient d'une garantie de prix de revente des kilowatts produits sur le marché de l'électricité. Cette incitation financière se traduit, par exemple, pour le Canton de Vaud par l'apparition simultanée de près d'une soixantaine de projets de parcs éoliens qui tentent alors, en l'absence de dispositifs de régulation cantonale, d'obtenir l'accord des communes concernées. Interpellée par cette prolifération de projets, l'autorité cantonale lance une procédure de planification directrice et d'autorisation de turbinage de cette ressource vent qui mettra près de trois ans à se concrétiser. Au final, ce sont dix-neuf projets qui sont inscrits au plan directeur cantonal. Pourtant, près de sept ans plus tard, aucune éolienne n'est encore installée dans le canton.

Dans une approche comparative basée sur l'analyse approfondie de nos deux parcs éoliens, nos résultats permettent de formaliser quatre caractéristiques principales des projets territoriaux qui expliquent le degré d'acceptabilité sociale de ces projets énergétiques.

Le premier facteur explicatif tient à l'existence d'un acteur médiateur au rôle d'interface et de traducteur entre des univers cognitifs et sociaux différenciés qui se confrontent autour de la territorialisation du projet éolien. Notre cas A présente une dynamique de développement endogène partant du local. Face à la réticence initiale des agriculteurs présents sur le site projeté, l'énergéticien a su identifier et mobiliser un paysan du plateau jurassien pour construire une arène de négociation et de discussion spécifique avec les acteurs locaux. Cette scène d'interaction permet ainsi de traduire réciproquement les enjeux territoriaux des acteurs exploitants pour le promoteur et les objectifs de développement énergétique pour les propriétaires exploitants. À l'inverse, alors même que la même préoccupation de remise en cause des usages préexistants du territoire s'exprime localement, les promoteurs du projet B ne construisent aucune scène de négociation avec les acteurs porteurs de ces craintes. Ils élaborent, au contraire, le projet dans un entre-soi technique où la dimension sociale et territoriale ne fait l'objet d'aucune considération particulière. Alors que le cas B traduit une conception de projet centrée sur l'enjeu technique de l'exploitation éolienne, le cas A met en exergue une dynamique de territorialisation marquée de la part de son promoteur.

Le deuxième facteur tient au particularisme des projets éoliens dans les années 1990. En l'absence de cadres de régulation dédiés à l'activité éolienne, celle-ci ne fait l'objet d'aucune procédure particulière et mobilise les instruments usuels du droit des sols. Le cas A se déploie en-dehors de toute planification directrice et bénéficie, de par son caractère expérimental, d'une dérogation à l'interdiction fédérale de construire en-dehors de la zone à bâtir. Il ne fait d'ailleurs l'objet d'aucune opposition formelle lors de sa mise à l'enquête publique. Au contraire, le cas B est élaboré essentiellement à travers la procédure d'affectation des sols et de permis de construire.

Plusieurs fois annulées par les tribunaux administratifs, les autorisations de projets souffrent de l'institutionnalisation progressive de la politique éolienne. Cette dernière se structure en effet par itérations successives entre projets locaux et décisions législatives et administratives tant fédérales que cantonales. Les demandes d'autorisation du projet B se trouvent donc toujours en défaut au regard de ces dispositions institutionnelles en constitution. Ces incertitudes juridiques constituent des ressources précieuses pour les opposants.

Le troisième facteur d'acceptabilité sociale du projet tient à la création et au partage de la plus-value, y compris des compensations environnementales. En ce sens, le projet B apparaît essentiellement aux yeux des acteurs locaux comme la mainmise d'un acteur exogène au territoire sur la ressource vent. L'exploitation de ce gisement est organisée en intégrant au minimum les effets négatifs qu'engendre cette activité sur les autres usages préexistants du territoire (notamment paysagers, de conservation de la biodiversité, de loisirs, agricoles, touristiques, résidentiels ou encore sylvicoles).

Au contraire, le projet A est construit avec le souci de rétribuer de manière équitable l'ensemble des acteurs territoriaux impactés par cette nouvelle activité. Par exemple, le paysan médiateur va négocier une répartition spatiale des mâts éoliens permettant à chaque exploitant agricole de percevoir une rétribution financière de la part du promoteur. Par ailleurs, l'énergéticien va proposer et structurer le développement d'une exploitation touristique autour du site éolien en confiant sa réalisation aux agriculteurs exploitants. Le parc éolien a ainsi accueilli annuellement plus de 50'000 visiteurs, ce qui constitue un revenu complémentaire substantiel pour ces agriculteurs de montagne.

Le quatrième facteur d'acceptabilité sociale est la stabilité des systèmes actoriels impliqués. Soucieux de construire une relation de confiance avec les acteurs locaux, le promoteur du cas A organise des rencontres régulières avec les agriculteurs du plateau dans un cadre festif et ceci depuis 1992. Par ailleurs, depuis cette date, le développement et l'exploitation du parc éolien font intervenir ces mêmes acteurs locaux. La permanence des personnes impliquées sur le long terme facilite la régulation des éventuels problèmes dans un cadre d'interconnaissance tout en consolidant les retours d'expériences. A l'inverse, le cas B voit se succéder trois promoteurs différents dont l'attache territoriale est de plus en plus diffuse. Le projet B met en lumière une cristallisation de la défiance entre acteurs dans une dynamique cumulative. A cela s'ajoute le renforcement du noyau des opposants locaux par le développement croissant de leurs partenariats avec les grandes ONG environnementales nationales. Cette hybridation des oppositions favorise les recours juridiques contre le projet et génère ainsi une conflictualité persistante.

En conclusion, cette communication met en évidence quelques-uns des effets d'une approche de projet de territoire sur les dynamiques relationnelles entre acteurs impliqués dans des situations généralement conflictuelles autour de projets de grandes infrastructures. En l'absence de cadres institutionnels spécifiques, c'est la logique du compromis territorial entre acteurs qui semble prédominer, comme dans le cas A. L'élaboration de ces solutions *ad hoc* est facilitée notamment par la dimension expérimentale du projet éolien qui s'élabore et se revendique comme une « bonne pratique ». Bien que celui-ci ne sera finalement jamais reproduit, il bénéficie encore vingt ans plus tard d'une reconnaissance d'exemplarité tant par les partisans du développement éolien que par ses opposants les plus farouches. Depuis 2009, en tentant de répondre aux exigences croissantes de l'institutionnalisation progressive et renforcée des politiques éoliennes, les promoteurs de projets énergétiques marginalisent les dimensions sociales et territoriales du projet. En ce sens, les acteurs locaux se sentant de plus en plus exclus par des projets de parcs toujours plus nombreux, ils développent des stratégies d'opposition plus robustes (Dupuy et Halpern, 2009). Dans ce contexte, le procéduralisme croissant des projets éoliens s'accompagne ainsi de mobilisations sociales et de recours contentieux devenus systématiques engagés par des opposants qui se professionnalisent dans leurs actions.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Commaille, J., & Jobert, B., 1998, *Les métamorphoses de la régulation politique* (L.G.D.J, Vol. 24). Paris.

Dupuy, C., & Halpern, C., 2009, « Les politiques publiques face à leurs protestataires », *Revue française de science politique*, 59(4), p. 701.

Genestier, Philippe. 2001. « Des projets en paroles et en images. La rhétorique du projet face à la crise du vouloir-politique ». *Espaces et Sociétés*, vol. 105-106, p. 101-126.

Pham, H. V., & Torre, A., 2012, « La décision publique à l'épreuve des conflits », *Revue D'économie Industrielle*, (2), pp. 93–126.

Torre, A., Melot, R., Bossuet, L., Cadoret, A., Caron, A., Darly, S., Jeanneaux, P., Kirat, T., Pham, H. V., 2010, « Comment évaluer et mesurer la conflictualité liée aux usages de l'espace ? Eléments de méthode et de repérage », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, (Volume 10 Numéro 1). doi.org/10.4000/vertigo.9590, consulté le 22 janvier 2016.

AXE 2 (co-resp. Marc Dumont, Annette Groux)

Cadres, pratiques et processus

Dans le champ de la production dite « opérationnel » domine toujours le « mode projet ». A côté de celui-ci, un certain nombre de thématiques constituent régulièrement les attracteurs de la fabrique urbaine et des territoires, comme le temporaire, le transitoire, sous l'effet de nouveaux facteurs très différents les uns des autres (contexte de récession économique, exilés, érosion littorale...). Quels sont aujourd'hui les statuts du projet ? Reste-t-il un mode opératoire de conception, d'intervention, de programmation ou de gestion des territoires ? Constitue-t-il un cadre ou une séquence d'un processus ? Quelles en sont les caractéristiques et mutations en particulier dans une période qui voit revenir la prospective et les études ? Comment s'y imposent des standards ?



APERAU

Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et en Urbanisme

**La vogue du "Research by design".
Nouvelles méthodes de recherche, ou de projet ?**

The "research by design" mainstream. New methods for research, or for design?

Bénédicte GROSJEAN
Dr. ir. architecte, Maître de conférences
ENSAP de Lille
Chercheure titulaire au LACTH, associée à l'UMR AUSSER
b-grosjean@lille.archi.fr

RESUME :

Cette intervention porte sur les pratiques qui se propagent aujourd'hui sous le nom de research by design, pour comprendre comment elles nouent le projet et la recherche : qui a importé quoi de l'autre? Diverses formes de relations sont passés en revue : évolutions parallèles, imbrications, outils semblables. Par ce biais, sont identifiées une série d'opérations que l'on retrouve conjointement dans de nouvelles formes de projets et un certain type de recherche, inductif : description, conceptualisation, abduction, immersion, expérimentation, évaluation, etc. C'est la manière dont ces opérations sont mobilisées et articulées entre elles qui donneront sens à la démarche, et qu'on ne pourra évaluer qu'en rapport à des visées. Aussi est-ce le panel de celles-ci, plutôt que des méthodes, qu'il convient d'explicitier et sans doute d'élargir au-delà des enjeux supposément univoques et opposés de recherche et projet, en ouvrant les "boîtes noires" de leurs définitions respectives.

Mots-clés : recherche par le projet ; projet par la recherche ; réflexivité ; projet inductif ; visées de la recherche ; méthodes de conception

ABSTRACT:

This article focuses on the practices that are spreading today under the name of research by design, to understand how they relate together design and research : who imported what from the other? Different kinds of relationships are reviewed: parallel evolutions, overlaps, similar tools. By this mean, we can identify a series of operations that we find both in new forms of projects and in a certain type of inductive research : description, conceptualization, abduction, immersion, experimentation, evaluation, etc. It is the way in which these operations are mobilized and articulated in a coherent sequence that will give meaning to the approach, and that can only be evaluated in relation to explicit aims. So it is the panel of these, rather than methods, that should be clarified and probably expanded beyond the supposedly univocal and opposed research and design aims, by opening the "black boxes" of their respective definitions.

Keywords: research by design ; design by research ; reflection-in-action ; inductive design ; research aims ; design methods.

La pratique dite de projet était encore il y a peu, l'apanage des seuls concepteurs (architectes, paysagistes, designers, etc.). Et pour ceux-ci, passer à la recherche scientifique impliquait avant tout de se débarrasser de leur posture "projectuelle" : ne plus voir la problématique comme une situation à changer mais comme une incohérence dans un champ de savoirs ; une hypothèse comme une proposition ou une prise de position, mais comme une explication à vérifier ou réfuter, etc.

Ces pratiques, encore soigneusement étanches et méthodologiquement cloisonnés dans les années 90, aujourd'hui s'hybrident, et donc se brouillent. Etre "en projet" est devenu une injonction générale, de la gestion d'entreprises à la pédagogie par projet, garante de bonne pratique, d'innovation et de dynamisme. Et la recherche n'y a pas échappé : la possibilité de faire recherche "par le projet" est une question qui agite le milieu de la formation des concepteurs, en France depuis 2005 avec la création du doctorat en architecture, même si dans d'autres pays et d'autres disciplines, le champ de réflexion qui interroge comment le design peut enrichir les résultats de la recherche est déjà développé (GIBBONS *et al.*, 1994 ; BIGGS *et al.*, 2010 ; VERBEKE, 2015).

Mais en symétrie, et peut-être en conséquence, la recherche a aussi fait irruption dans le domaine du projet. Lors du séminaire (ENSAP de Lille, nov. 2016) organisé sur le thème : "recherche et projet : productions spécifiques et apports croisés" (cf. GROSJEAN 2018), une vingtaine de contributeurs (France, Belgique, Suisse, Italie) ont expliqué comment ils définissent et mettent en œuvre une pratique qu'ils nomment *research by design*. Dans plusieurs cas, l'expression était en fait utilisée dans le sens inverse, en décrivant comment la conception d'un projet peut s'appuyer sur des méthodes de chercheur (*design by research*). D'autres contributeurs impliqués dans des recherches-action ont décrit des allers-retours, des enrichissements mutuels entre deux démarches, tout en insistant sur la maîtrise nécessaire d'un cadre épistémologique vigilant. Et très largement, la vague du *research by design* se propage sur les sites internet des concepteurs, elle structure des masters internationaux (celui de la AA School of Architecture (AALU), le post-master européen (EMU) conjoint de Delft, Barcelone, Venise et Leuven), et porte des publications attractives, mêlant données territoriales et cartographies sophistiquées.

Aussi y aurait-il également une mutation dans la manière de "faire projet" qui se développerait en parallèle, sous une appellation identique, et jouant parfois de l'ambiguïté des deux. En Belgique, des équipes de recherche académiques produisent une forme de projet pour la commande publique, qu'il est difficile de distinguer d'une étude ou recherche appliquée. Au niveau européen, la confusion est même actée puisqu'on appelle "projet" toutes les réponses aux appels d'offres des programmes de recherche (TELLER, 2007).

Cette intervention (qui fait partie d'une HDR en cours), portera sur les pratiques ainsi nommées pour comprendre les formes de relations qu'elles nouent entre projet et recherche. Il y a une part de projet dans la recherche, et réciproquement comme on l'a déjà décrit (FASTE, 2012). Mais dans ce cas, comment l'un s'appuie sur l'autre ? Quelle part de l'un (comme outil) peut servir à quelle part de l'autre (comme objectif) ? Diverses formes de relations vont être ici passées en revue (évolutions parallèles, imbrications, outils communs), et les définitions même des mots recherche et projet seront re-déployées, pour pouvoir construire entre eux un système de relations qui dépasse la simple opposition, la hiérarchie de l'emboîtement, ou l'amalgame généralisé.

DES EVOLUTIONS PARALLELES

Dans le domaine de l'urbanisme en général, notre rapport à la planification est en forte mutation : l'acte de planifier implique en effet d'avoir un "modèle" (au sens d'une connaissance claire de ce vers quoi on entend aller) ; deuxièmement, planifier implique aussi de maîtriser des moyens effectifs, qui sauront agir sur la situation pour la modifier en ce sens ; enfin, planifier implique d'avoir "quelque chose" à organiser : une demande, des dynamiques, de la croissance, etc.

Or, ces trois traits de la planification sont en crise aujourd'hui. Pour le premier, la perte post-moderne des "grands récits" (selon la formule concise de Lyotard) a aussi entraîné celle des modèles de ville, laissant en revanche la place à beaucoup d'injonctions génériques et souvent implicites (mixité, équilibre) normatives et peu débattues (GROSJEAN, 2008). Les deux autres traits sont aussi déjà fort analysés : nouvelle complexité des données (horizontalité) et des processus (pluralité d'acteurs), incertitude, absence de moyens, etc.

Face à cela, certaines démarches de concepteurs s'orientent vers des opérations proches de la recherche scientifique *inductive*. Celle-ci en effet peut faire émerger de nouveaux modèles à partir d'opérations telles que : décrire, observer, problématiser, poser des hypothèses, tester, vérifier. Or, des expressions très semblables reviennent couramment dans la description de projets urbains d'un "nouveau cycle de pensée" (GUILLOT, 2016).

Mais justement, un second contexte de forte transformation contemporaine est celui de notre rapport à la science et à ses modalités d'élaboration. Il vit une crise parallèle à la précédente : le titre de l'ouvrage de M. CALLON (2001), *Agir dans un monde incertain*, pourrait faire croire qu'il porte sur le projet urbain contemporain, alors qu'il traite du statut des méthodes scientifiques, de l'élaboration des savoirs. Il s'attelle d'abord à montrer qu'aucun modèle scientifique n'existe en soi, que toute recherche *s'inscrit* dans un contexte, que nombre d'investigations *modifient* le terrain analysé ; aussi invite-t-il le chercheur à rendre explicite "son projet de recherche" et ses conditions. Ensuite, au-delà de cette ligne Latourienne, l'auteur s'intéresse au fonctionnement de lieux qu'il nomme "forums hybrides" et où se croisent deux formes de recherche : ce qu'il appelle "la recherche de plein air" (à rapprocher de "l'expertise d'usage" ?) et la "recherche confinée" (le laboratoire comme lieu de test, avec simplification des paramètres). Par exemple, dans ces forums hybrides, des malades et des chercheurs en médecine partagent leurs observations et font avancer leurs connaissances mutuelles.

UNE IMBRICATION DES DEMARCHES

Un autre parallèle peut ainsi être établi : quand M. Callon défend la nécessaire coopération de ces deux formes de recherche, nous pensons aux expériences qui prolifèrent dans le domaine du projet urbain sous l'impulsion du participatif, de la co-conception, et de toutes formes de "co-urbanisme". *L'hybridation* est aussi un terme récurrent de ces démarches qui cherchent l'interaction entre des approches diverses d'un terrain, avec un système d'acteurs plus horizontalisé (GROSJEAN, 2016).

Mais la coopération entre deux modes d'élaboration de la pensée peut aussi se retrouver plus globalement dans l'aller-retour que fait tout concepteur, entre des moments d'immersion dans la complexité de son terrain et la vision synthétique, explicative, productrice de sens, qu'il s'efforce d'en construire dans le retrait de l'atelier, puis qu'il retourne tester et faire évoluer sur place.

Cette imbrication, ou aller-retour itératif, entre deux types de démarches semble donc émerger comme caractéristique, à la fois pour certains métiers de conception et pour certains travaux scientifiques. Et on peut certainement la rapprocher de ce que Donald SHÖN (1983) a déjà finement décrit sous l'appellation de "pratiques réflexives". La réflexivité telle que définie par lui (*reflection-in-action*), s'exprime comme un va-et-vient entre deux démarches : "faire" et "se regarder faire", une alternance productive, par itérations, entre les idées et les données, les unes suscitant le besoin des autres soit pour se tester, soit pour s'élaborer.

Ainsi, on le sait, le paysage, l'urbanisme ou l'architecture sont à la fois discipline et profession, savoir et savoir-faire, etc. Mais opposer simplement des visées théoriques et des visées opérationnelles, qui auraient *chacune* des méthodes séparées, la recherche et le projet, ne suffit pas. Non seulement on peut décrire des mutations parallèles dans les méthodes, mais on relève aussi que chacun avance dans son travail en alternant des postures différentes, productive (pro-jet, hypothèse) ou critique (test, évaluation, par rapport à des critères préalables) qui s'enchaînent entre elles. Enfin, et surtout, on peut observer que certaines des opérations par lesquelles passe chaque démarche, se nomment de manière semblable, et pourraient donc être communes.

DES OPERATIONS COMMUNES

Cette partie s'intéresse à une série d'opérations ou modes d'actions que l'on revendique comme opératoires dans les deux approches : ils servent pour élaborer des connaissances *sur* un contexte donné et pour élaborer un projet pertinent *dans* un contexte donné (physique mais aussi temporel, social, économique, politique etc.).

Les travaux de Paola Viganò sont un apport essentiel sur cette question, et notamment un ouvrage (2012) dont le sous-titre a fortement impacté le milieu de la recherche urbaine : "le projet comme producteur de connaissance". Elle y défend avant tout l'idée que le *projet* a un rôle social, politique et épistémologique essentiel à jouer dans le monde contemporain, car il a la capacité d'aider à le comprendre, à l'interpréter, et, précisément, à lui donner du sens.

Pour ce faire, P. Viganò identifie trois opérations, qui sont à la fois constitutives de la démarche de projet telle qu'elle le pratique, et qui à la fois "produisent de la connaissance" sur ce monde en mutation : 1) la *description*, opération aussi primordiale pour la science (il faudrait encore, ici, déployer les manières de décrire) ; 2) la *conceptualisation*, que l'on peut rapprocher, telle qu'elle l'exerce, de la *théorisation*, au sens de resituer les observations par rapport à un champ des savoirs ; 3) *l'imagination*, soit la capacité à produire une *hypothèse* (moment de projection, dans les deux démarches), mais aussi à inventer des moyens de la tester.

A la suite de cela, et en se basant sur le corpus du séminaire "recherche et projet" (ENSAP de Lille, 2016), je pense que l'on peut encore étoffer ce panel d'opérations communes à certaines formes de projet et approches scientifiques. 1) Dans la suite des travaux de J. Zetlaoui (2013), je rajouterais la situation *d'expérimentation*, indissociable de *l'évaluation*, qui sont les deux clés articulant ses démarches de recherche-action, et dont elle décrit le "rôle central, aussi bien dans la démarche de recherche que dans le travail de projet". 2) Je relèverais aussi la situation *"d'immersion"*, dimension particulièrement revendiquée au séminaire (B. Weber, C. Rannou, S. Fiori, B. Mariolle, etc.) et qui se légitime avec des éléments du constructivisme scientifique, celui qui assume que le terrain est modifié par la recherche, que les conditions d'observations (techniques mais aussi économiques, relationnelles, etc) influent sur les relevés, etc.

DES VISEES A DEPLOYER

Au-delà du relevé d'un panel d'opérations communes, c'est ensuite la manière et les raisons pour lesquelles elles se succèdent, qui donnent son sens à la démarche (sa signification comme son objectif), et qu'on ne peut évaluer qu'en rapport à des visées. Pour expliciter celles-ci, cette dernière partie cherche à dépasser les enjeux supposément univoques et séparés de recherche et projet, en ouvrant les "boîtes noires" de leurs deux définitions respectives. Plusieurs travaux peuvent être pertinemment exploités.

J.-P. Chupin (2014), prenant acte de l'appartenance de l'architecture à la famille des pratiques réflexives, déploie un large spectre des possibilités de recherche en architecture, en relevant quatre visées différentes, aux extrêmes de deux axes croisés. Il identifie d'un côté, une visée rétrospective, associée aux méthodes de l'histoire, et de l'autre, une visée prospective, qui correspond aux sciences appliquées et aux sciences humaines. Il différencie sur l'autre axe, une visée pro-active (où la théorie est proche d'une doctrine prescriptive) et une visée rétro-active (où la théorie est une reconstruction des modèles à travers une relecture de l'Histoire).

Chupin n'élargit donc pas le périmètre de la recherche, contrairement à d'autres auteurs qui tentent par ce biais d'y faire rentrer des démarches projectuelles. Ce qui varie ici ce sont les visées de la recherche, en fonction des méthodes et de ce qu'on entend par théorie. Mais sa définition reste constante, et elle est courte : la recherche (quelles que soient ses méthodes), *renouvelle* la théorie (qu'elle qu'en soit la définition).

Le mot "projet" quant à lui se déploie de lui-même, tant il s'est banalisé et répandu en polysémie. Il recouvre au moins trois sens généraux : l'enjeu, *l'objectif* à atteindre, ce qui est souhaité, planifié ; - le *processus* et ses outils, des modalités d'approche, comment on pense agir sur une situation pour la transformer ; - le *résultat*, l'objet réalisé lui-même, qu'il soit présenté sur papier ou sur chantier. Or, on ne peut décrire finement une pratique si le même mot désigne à la fois son objectif, son processus et son résultat. On observe en outre que le premier sens, celui somme toute du langage courant, est rarement envisagé par les chercheurs qui analysent *le* projet (ou les projets, questionnant notamment leur singularité et/ou reproductibilité) : Boutinet (1990) distingue ainsi deux acceptions majeures, la démarche et le résultat ; et pour F. Graber (2010), le projet est même la démarche qui émerge précisément dans un monde aux logiques purement économiques ("qu'est ce qui marche"), se passant complètement des questions politiques ("quel monde voulons-nous").

A l'inverse, il semble ici nécessaire de (ré)intégrer la composante du projet comme vision, en tant qu'objet elle-même de conception. Au même titre que le processus et le résultat, elle est à inventer, à construire, et dans certaines démarches, elle occupe même une partie importante du temps alloué à l'action projectuelle.

Déployer ces définitions, et leurs visées attenantes, doit ainsi permettre d'étoffer les éventails qui existent déjà (de la recherche fondamentale à la recherche-action par exemple) avec des critères de variation additionnels, et ainsi qualifier les démarches émergentes plus finement que soit recherche, soit projet. Ce travail a notamment mis en évidence qu'aujourd'hui une série d'opérations leurs sont en fait communes. Au lieu de chercher qui importe les méthodes de l'autre, il faut plutôt dès lors s'intéresser à la manière dont ces opérations a priori identiques sont mobilisées, agencées, et articulées autrement entre elles, dans chacune des démarches ; c'est cela qui fera leur spécificité et c'est cette cohérence qui pourra être évaluée, selon une grille de visées élargies, qui doivent donc être correctement explicitées.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BIGGS M., BUCHLER D., 2008. "Eight Criteria for practice-based research in the creative and cultural industries" [publication en ligne : *Art, Design and Education in Higher Education*, n°7].

CALLON M., LASCOUMES P., BARTHE Y, 2001. *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris : éd. du Seuil, 437p.

CHUPIN J.-P., 2014. "Dans l'univers des thèses, un compas théorique", *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n°30-31, Paris, pp.23-39.

GIBBONS M., LIMOGES C., NOWOTNY H., SCHWARTZMAN S., SCOTT P., TROW M., 1994. *The New Production of Knowledge. The Dynamics of Science and Research in Contemporary Societies*, London : Sage.

GRABER F., 2010. "Les projets, formes socio-politiques de l'action", *Conjuguer les temps de l'émancipation, Vacarmes* n°53, automne 2010, pp. 24-27.

GROSJEAN B. (coord. sc.), 2018. *Recherche & projet : productions spécifiques et apports croisés*, Actes de colloque (Lille, nov.2016), Dossier du Lacth #3, [publication en ligne : <https://issuu.com>].

GROSJEAN B., 2016. "L'urbanisme *bottom-up* : l'immersion du concepteur et l'émergence du projet", in X. Guillot (dir.), *Ville, territoire, Paysage. Vers un nouveau cycle de pensée du projet*, Presses Universitaires de St-Etienne, mai 2016, pp.148-155.

SHON Donald A., 1983. *The Reflective Practitioner: How professionals think in action*, London: Temple Smith, 374p.

VIGANO P., 2012. *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissances*, Genève : MetisPresses, 293p.

ZETLAOUI-LEGER J., 2013. «Redécouvrir les travaux du Design Methods Movement» in *Les Cahiers de la Recherche Architecturale et Urbaine*, Éditions du Patrimoine – Centre des Monuments Nationaux, n°28, pp. 57-70.

Pragmatisme, opportunisme et régulation, les vestiges du concept de projet urbain ?

Pragmatism, opportunism and regulation, the vestiges of the concept of urban project?

Séverine LE PIOLET
Chercheure associée
Université Grenoble Alpes
Laboratoire Pacte UMR 5194, équipe justice sociale
severine.lepiolet@gmail.com

RESUME :

Entre 2011 et 2014, la Ville de Saint-Etienne engage un travail partenarial de réflexion sur les projets d'aménagement de son territoire et mobilise le concept de projet urbain dans une acception atypique. Par une approche englobante, elle opère une transposition d'échelle du concept - associé traditionnellement aux opérations complexes - vers la combinaison de l'ensemble des projets sur la commune. Elle développe une approche pragmatique et opérationnelle dans une acception gestionnaire du projet urbain, centrée sur le pilotage de l'action entre grands projets et opérations en diffus. Dans une acception dynamique, elle mobilise le projet urbain comme un système complexe au sein duquel interagissent les opérations. Cette recherche interroge les modalités concrètes d'animation du processus permanent de projet dans la mesure où elle met en lumière le caractère opportuniste de la mobilisation du concept de projet urbain dans une logique de guichet face aux appels à projets nationaux.

Mots-clés : projet urbain, Pragmatisme, Régulation, Réflexivité

ABSTRACT:

Between 2011 and 2014, the City of Saint-Etienne undertakes a partnership work of reflection on the development projects of its territory and mobilizes the concept of urban project in an atypical sense. Through an all-encompassing approach, it operates a scaling of the concept - traditionally associated with complex operations - towards the combination of all projects taking place at the municipal level. It develops a pragmatic and operational approach in a managerial sense of the urban project, focused on the steering of the action between major projects and operations in diffuse. And in a dynamic sense, it mobilizes the urban project as a complex system in which operations interact. This research questions the concrete modalities of the organization of the permanent process of the communal project insofar as it highlights the opportunistic nature of the mobilization of the concept of urban project in a logic of handout against the national calls for projects.

Keywords: urban project, Pragmatism, Regulation, Reflexivity

Cette contribution prend appui sur les résultats d'une recherche doctorale réalisée sous convention CIFRE entre 2011 et 2014 au sein de la Ville de Saint-Etienne et qui interrogeait l'acception spécifique donnée localement au concept de projet urbain. A cette période, la collectivité se saisissait de cet *objet* pour engager un travail de réflexion sur les projets prévus et en cours sur son territoire. Elle l'intégrait dans sa structuration organisationnelle par la création d'une mission dédiée, chargée *d'assurer la cohérence du projet urbain stéphanois* à l'interface entre les services de planification et de politiques publiques, les services opérationnels et gestionnaires de la Ville mais également avec ses partenaires de l'aménagement du territoire : Saint-Etienne Métropole et l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint -Etienne.

DE L'OPERATION COMPLEXE A LA COMBINAISON DE L'ENSEMBLE DES PROJETS A L'ECHELLE COMMUNALE : UNE ACCEPTION ENGLOBANTE DU PROJET URBAIN

Le concept de projet urbain, depuis son apparition dans les années 80 en France sous l'égide de David Mangin, Philippe Panerai, Jean Castex et Christian Devillers, associe une approche typo-morphologique de la ville et du projet et les prémices de la participation citoyenne (Ingallina, 2003). Il évoque généralement une opération d'aménagement complexe encore appelée *grand projet*. Et il véhicule de nouvelles formes de conception et d'idéologies sur l'urbain auxquelles sont associées les notions de processus, de prise en compte de la temporalité du projet et de son évolutivité, de partenariat, de négociation entre acteurs et de participation citoyenne. Depuis, le concept ne cesse de faire l'objet de réinterprétations et déclinaisons – jusqu'à épuisement ? - affirmant tantôt sa dimension spatiale : métropolitain, de territoire, agricole ; tantôt une thématique dominante : économie, social, paysager, écologique...

En 2011 à Saint-Etienne, ce concept prend localement une acception spécifique au sein des services techniques municipaux puisqu'il est entendu dans une acception englobante comme la combinaison de l'ensemble des actions d'aménagement et de construction publiques et privées qui ont lieu sur le territoire communal. Il s'agit par le projet urbain – tel qu'entendu localement – de porter un regard sur l'ensemble des actions, petites et grandes, privées et publiques, relevant de l'aménagement de l'espace public, de l'habitat, du commerce ou encore des transports. Il prend ainsi une signification proche de celle du projet de ville dans une vision technique, très peu planificatrice mais empreinte de la préoccupation de l'observation des actions en cours. Il opère un inventaire de ce qui se crée, des projets sur lesquels la collectivité peut agir, de ce qui lui échappe, des *coups partis*, de ce qui résulte des dynamiques du marché privé, en résumé : de la ville en mouvement.

Cette approche du projet urbain se concrétise par la création d'un *Atlas* ; conçu à la fois comme un outil de connaissance et d'observation du territoire et un outil de lisibilité et de pilotage des actions communales dans un souci de réactivité aux urgences et *remontées de terrain* quotidiennes. Malgré la réflexion conduite à l'échelle communale, l'*Atlas* mobilise les outils traditionnels de représentation du projet urbain mettant en avant les formes urbaines, les alignements d'arbre et de rue, ou encore les tracés régulateurs (voie verte). Cette représentation n'opère pas l'abstraction pratiquée dans les documents de planifications mobilisant de grandes formes géométriques, des flèches ou encore des aplats de couleurs.

LE PROJET URBAIN PRAGMATIQUE ET OPERATIONNEL : UNE ACCEPTION GESTIONNAIRE

La vision du projet urbain stéphanois entre 2011 et 2014 au sein de la collectivité, ne résulte pas d'un regard stratégique porté à l'échelle communale mais d'un regard technique et opérationnel assez similaire à celui porté sur un grand projet mais transposé à une échelle plus étendue. La communication produite à cette époque sur le projet urbain illustre cette vision pragmatique puisqu'elle est focalisée sur les grands projets alors en pleine phase opérationnelle. C'est notamment à partir de cartes représentant les grands projets stéphanois – dans leurs périmètres de ZAC, CUCS ou encore d'OPAH - que les services de la ville de Saint-

Etienne font le récit du projet urbain stéphanois et non à partir de cartes d'orientations stratégiques ou encore de planification.

Cette approche du projet apparaît également focalisée sur l'articulation de ses maîtrises d'ouvrage, sur ses enjeux de gouvernance et du *qui fait quoi* sur chaque périmètre d'intervention. Les cartes évoquées ci-avant, indiquent systématiquement le nom des grands projets et leur maîtrise d'ouvrage alternant entre la Ville de Saint-Etienne (VSE) avec les projets de renouvellement urbain sous convention ANRU notamment et les projets sous maîtrise d'ouvrage de l'EPASE. L'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne, créé en 2007, est dédié à l'accélération de l'aménagement, du renouvellement urbain et du développement économique de Saint-Etienne, suite à la déclaration du territoire stéphanois en Opération d'Intérêt National (OIN). L'EPASE assure ainsi la maîtrise d'ouvrage de cinq grands projets opérationnels dans une configuration de forte proximité et d'imbrication autour du centre-ville stéphanois avec les grands projets sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Saint-Etienne. Configuration que nous qualifié au cours de cette recherche de configuration de grands projets en mosaïque.

La transposition du concept de projet urbain opérée ici, illustre une vision très utilitaire de ce projet consistant à détenir une base de données à jour des opérations (les grands projets mais aussi les projets qui se développent autour en diffus) dans leur forme et avancement afin de *réagir*. Elle évoque plutôt le besoin d'outils de pilotage et de suivi des actions d'aménagement entre institutions publiques sur le territoire stéphanois. A travers le projet urbain, se révèlent des enjeux d'articulation entre maîtrises d'ouvrage et de dépassement d'effets de fragmentation et de concurrence entre projets et acteurs. Cette approche locale du projet de la Ville de Saint-Etienne focalisée sur l'opérationnel faisait s'interroger Gilles Pinson en 2008 en ces termes : « *Que Saint-Etienne ait des projets, nul ne semble le contester aujourd'hui... Savoir si Saint-Etienne a une stratégie est une autre paire de manches* » (Pinson, 2008, p. 153). Une décennie plus tard, la question reste entière : cet assemblage de grands projets compose-t-il un projet de ville ? Illustre-t-il une vision du devenir du territoire ?

LE PROJET URBAIN COMME SYSTEME COMPLEXE CENTRE SUR LES INTERACTIONS ENTRE OPERATIONS : UNE ACCEPTION DYNAMIQUE

Le projet urbain stéphanois dans sa transposition du concept induit une vision dynamique de la ville en mouvement, mais également une vision à l'interface entre planification et opérationnel. Cette transposition est teintée d'une préoccupation forte pour l'articulation d'échelle de projet de la parcelle à l'agglomération, et pour l'intégration des remontées de terrain et des opportunités qui se présentent sur l'ensemble du territoire. A travers cette conception, le projet urbain apparaît comme le lieu où se rencontrent/se frottent ces dynamiques ascendantes et descendantes, opérationnelles et planificatrices. Les entretiens réalisés dans le cadre de la recherche doctorale, montrent que la notion de *cohérence du projet urbain* est mobilisée en association avec les notions de vision globale, d'articulation des projets et des politiques publiques. A l'inverse, elle apparaît mobilisée en opposition aux dynamiques de fragmentation et de concurrence rencontrées sur le territoire à travers les projets opérationnels (concurrence entre programmes immobiliers ciblant des segments de logements identiques, course aux financements dans un contexte économique contraint, tracés des infrastructures de transports en commun, etc.). Ce sont ces relations que la mobilisation de notion de cohérence interroge et notamment en dehors de la relation descendante de la vision aux opérations en passant par la stratégie. Il s'agit d'identifier comment ces éléments dialoguent et ce notamment au cours du temps. Comment intégrer les opportunités au fil des années nécessaires à la concrétisation des stratégies urbaines et à la mise en œuvre des grands projets ? A quel moment les changements de contexte (nouvelles dynamiques économiques, nouveaux acteurs, phénomènes climatiques ou environnementaux) remettent-ils en question la vision prospective du territoire lorsque le processus descendant a déjà été conduit, de la vision aux stratégies puis aux opérations ? Et particulièrement lorsque les opérations et acteurs sont fortement engagés et notamment financièrement ? La quête de cohérence du projet urbain stéphanois illustre cette recherche d'ajustements entre vision prospective du territoire, stratégies urbaines et opérations

d'aménagement. La cohérence du projet urbain est ainsi mobilisée pour dépasser la fragmentation et la concurrence entre projets et institutions publiques, et pour entrer dans une phase de régulation des actions et projets. Elle induit une pensée dynamique du projet urbain comme un système complexe dans lequel les différents éléments se contredisent, entrent en synergie, interagissent. Cette pensée du projet par les ajustements fait écho à l'appréhension de la complexité par Edgar Morin visant à ne favoriser ni une attention sur l'ensemble de l'objet d'analyse, ni sur ses fragments. Jacques Rey définit ainsi le projet urbain comme une manière contemporaine d'intervenir sur la ville, non sur sa totalité mais sur ses fragments (Rey, 1998) et évoque en ce sens la relation des fragments à l'ensemble et de l'ensemble aux fragments. L'approche du projet urbain adoptée à Saint-Etienne traduit à notre sens cette préoccupation d'articulation et d'ajustement entre les objets et rejoint ainsi l'urbanisme réflexif évoqué par François Ascher « *il ne s'agit plus simplement de mobiliser des connaissances préalablement à certaines actions, mais d'examiner en permanence les choix possibles et de les réexaminer en fonction de ce qu'ils ont commencé à produire. La réflexivité, c'est la réflexion avant, pendant, après* » (Ascher, 2004_1, p. 24). Cette posture de réflexivité apparaît comme une nouvelle clef de lecture de l'aménagement du territoire dont nous identifions plusieurs indicateurs dans les pratiques actuelles via l'hybridation des outils règlementaires, la généralisation de l'expérimentation (Dumont, 2013) ou encore le développement d'une posture d'interface entre planification et opérationnel.

CONCLUSION

A travers cet exemple, que reste-t-il du concept de projet urbain aujourd'hui ? Au sein de la collectivité stéphanoise, le projet urbain prend une acception englobante : celle de projet d'aménagement à l'échelle de la Ville et à l'interface entre la planification et l'opérationnel. Il est mobilisé comme point de contact ou lieu de cristallisation entre remontées de terrain et logiques planificatrices. Si l'héritage du concept originel se retrouve dans l'approche conduite à travers les outils mobilisés et à travers la perception et la prise en compte des objets bâtis, il ressort de cette transposition du concept une approche du projet très utilitaire, gestionnaire et surtout opportuniste.

Cette mobilisation du projet urbain apparaît à un point d'étape spécifique de l'aménagement du territoire stéphanois où la mise en dialogue des partenaires devient incontournable puisque convergent sur l'année 2014, plusieurs grands rendez-vous tels que l'élaboration du Projet Stratégique Opérationnel de l'EPASE (renouvellement de ses actions), la perspective d'un ANRU 2 et la préparation du futur Contrat de Projets Etat-Région. Il réside donc un intérêt commun à dépasser les concurrences entre projets et institutions en cours depuis plusieurs années, dans une logique opportuniste pour le territoire au regard des crédits nationaux mobilisables. Cette recherche interroge les modalités concrètes d'animation du processus permanent de projet et de l'agrégat d'acteurs parties prenantes (Zepf, 2004) dans la mesure où elle met en lumière le caractère opportuniste de la mobilisation du concept de projet urbain dans une logique de guichet face aux appels à projets nationaux. Suite à cette étape de mise à plat des projets, les acteurs renouvèleront-ils leurs collaborations au fur et à mesure des évolutions de contexte pour produire régulièrement les ajustements nécessaires ? Où faudra-t-il un nouveau temps de cristallisation des concurrences entre projets et d'opportunités pour envisager un travail d'envergure et réajuster les actions ?

Le projet urbain peut-être perçu comme une première étape d'animation de l'agrégat d'acteurs dans les années 80 s'ouvrant à la participation citoyenne puis aux partenariats publics-privés dans les années 2000. Le cas stéphanois exploré ici, montre que les modalités concrètes d'animation du processus permanent de projet interrogent toujours les acteurs. Elle s'est traduite à la Ville de Saint-Etienne par une logique opportuniste, pragmatique et gestionnaire.

Tandis qu'une seconde phase s'ouvre actuellement par l'émergence des nouveaux métiers du numérique (smart-city, BIM...) ou encore de l'énergie (rénovation énergétique, circuits courts, énergies renouvelables...) qui renouvellent les processus de projet et posent de manière encore plus saillante cette question d'animation entre acteurs.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ASCHER François. Les nouveaux principes de l'urbanisme. Editions de l'aube, collection poche essai, 2004, 110 p.

DUMONT Marc. L'aménagement urbain face à l'expérimentation – Actions publiques, dynamiques sociales. Habilitation à Diriger des Recherches, Université Rennes II, 2013, 120 p.

INGALLINA Patrizia. Le projet urbain. Presses Universitaires de France, 2003, 128 p.

MORIN Edgar. Introduction à la pensée complexe. Editeur Seuil, Collection Points essais, 2005, 158 p.

PINSON Gilles. Des projets au projet : une stratégie encore à construire. In : BONNEVILLE Marc. Saint-Étienne : mutations – lieux, enjeux, acteurs. Publications de l'Université de Saint-Etienne, 2008, pp. 153-155.

REY Jacques. Une nouvelle manière de faire la ville ? In : TOUSSAINT Jean- Yves.,

ZIMMERMANN Monique (dir.). Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville. Mardaga, 1998, pp. 35-47.

ZEPF Marcus. Eléments de définition de la raison pratique de l'aménagement urbain : vers un continuum entre agrégation d'acteurs et processus permanent. Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lyon II, 2004, 128 p.

La place du projet : les controverses sociotechniques entre l'espace et l'action

The place of design : Socio-Technical Controversies between space and action

Marco CREMASCHI
 Professeur des Universités en Urbanisme
 SciencesPo, Paris, CEE

RESUME :

Cet article se propose de positionner la place du projet en urbanisme d'une double manière : à la fois comme un processus social de négociation qui aboutit souvent à des résultats partiellement imprévisibles, déjà explicité par la sociologie de l'action collective ; et comme une forme d'action spécifique, avec ses règles propres. Dans cette perspective, l'article utilise l'approche multidisciplinaire du « nouveau matérialisme », qui permet de répondre à des problématiques au centre des préoccupations de la politique comme des diverses disciplines du projet. Appréhendé sous cet angle, le projet urbain apparaît alors comme le résultat d'une « conversation » entre matériaux, objets et acteurs intégrée dans un temps, un espace, aussi bien que des corps et des relations. Plus particulièrement, les projets urbains des dernières décennies peuvent s'entendre en tant que controverses publiques, exigeant à la fois un processus d'élucidation scientifique et technique et un espace de débat politique. Comme tout processus social, cette « conversation » requiert d'importantes quantités de connaissances et est encadré par des relations de pouvoir. En définitive, cet article vise à alimenter le débat théorique qui oppose les diverses théories de la planification, en rétablissant le rôle du projet comme domaine spécifique de l'urbanisme.

Mots-clés : Projets, controverse, matérialisme

ABSTRACT:

This paper suggests positioning the place of design in a twofold manner: as a social process that negotiates (un)anticipated consequences, an interpretation already developed by the sociology of collective action; and as a specific form of action, characterized by its own rules. This paper approaches urban projects examining cooperation and controversies. This corresponds to an approach that is currently evolving in the urban literature, known as the 'new materialism,' and designed to be multi-disciplinary and attend to issues of both policy and projects. Eventually, the urban project approach results from a "conversation" between materials, objects, and actors, which is embedded in time, space, bodies, and relations. This dense process 'consumes' enormous quantities of social knowledge and it is framed in power relations. This paper approaches urban projects examining cooperation and controversies. Public controversies require both a process of scientific and technical elucidation, and a forum of political debate. Eventually, the paper aims at contributing to the wider theoretical debate on planning theories, re-establishing the role of design.

Keywords: Projects, controversies, materialism

LA PLACE DU PROJET : LES CONTROVERSES SOCIOTECHNIQUES ENTRE L'ESPACE ET L'ACTION

Quelle place donner au projet est une question qui est toujours vive au sein des disciplines s'intéressant à la transformation urbaine. La réflexion portant sur le projet n'est pas nouvelle et se trouve au cœur de la division historique entre urbanisme et planification. La réflexion en cours autour du projet doit considérer cet angle à travers une focale de longue durée. On découvrira ainsi que certains aspects ne sont pas récents et renvoient à la fois à des prétentions scientifiques et à des desseins politiques. Comme mentionné dans l'appel à communication de l'Aperau, le tournant « post idéologique » de l'urban design - et plus récemment des pratiques collaboratives - ont réactualisé les critiques et ont souligné les limites des sciences sociales et du réformisme politique. Même si ces critiques peuvent être partagées, la conclusion ne porte pas nécessairement sur le fait de revendiquer l'autonomie du projet, ni sur le fait de renoncer à s'engager dans l'action. Il s'agit plutôt de questionner, plus finement (ce qui n'est pas nouveau, certes) les valeurs et la matérialité à la base du projet.

Si l'on s'en réfère à l'historiographie de la planification, l'après-guerre entérine la primauté des approches anglo-saxonnes. La plupart des formations en urbanisme dans divers pays – les États Unis apparaissant souvent comme le modèle à suivre – critique le déterminisme de la tradition architecturale et opte pour un programme (plus) en lien avec les études sociales. L'IUP lui-même en France se retourne contre « le projet ».

Ainsi, le tournant dit « actionniste » n'est pas récent. Il provient de la rupture qui accompagne l'évolution de l'urbanisme en tant que technique utilisée par les gouvernements modernistes dans le contexte capitaliste international globalisant. Henri Lefebvre critique de manière radicale cette position de la planification. Cette critique à l'encontre des technocrates et des modernisateurs est également partagée par d'autres, aux positions différentes et qui en soulignent tous les limites.

Les années 80, notamment, ont brisé l'hégémonie du 'planning' à « l'anglo-saxonne », en faisant éclater les positions théoriques au sein de l'urbanisme. Plus précisément, le projet urbain est relancé en tant qu'alternative et solution face aux défauts au « planning ». Piccinato, quelques années auparavant (1984), reprochait à la planification anglo-saxonne de s'enraciner dans un réformisme social primaire générant de la valeur et pouvant produire des scénarios manichéens (Etat vertueux vs « mauvais » spéculateurs). Pour Piccinato, l'urbanisme doit davantage au pluralisme de la réelle politique urbaine. Ainsi l'urbanisme en portant son attention aux dimensions concrètes du projet permettrait alors d'assumer des responsabilités tangibles et réalisables à l'égard des espaces urbains.

Hebbert (2006) a repris ces affirmations en tentant d'établir un lien entre celles-ci et le retour au projet dans ses versions plurielles. Il dresse un parallèle inquiétant entre Bohigas, l'adjoint socialiste progressiste de Barcelone et Heseltine ministre du gouvernement Thatcher. Tous les deux ont en commun de vouloir 'déplanifier' l'urbanisme. Cet objectif est, selon Hebbert, partagé par les des écoles de pensée en vogue de l'époque, par le Prince Charles mais aussi par Krier ou Koolhaas.

Dès lors, on observe que la diffusion du dispositif du projet est légitimée par un mouvement plus vaste, celui même d'une logique de l'action fusionnant progressivement avec l'affirmation de l'individu (un individu agissant, produisant un projet, étant en réseau, comme le soulignait Bourdin, 2005). Plus récemment, des modèles aussi différents que l'auto-organisation, le microdesign (tel l'« acupuncture » de Jaime Lerner) ont soutenu les effets positifs des systèmes auto-organisés qui produiraient une amélioration progressive des conditions urbaines et sociales (« un millier de minuscules 'empowerments' » comme le décrit Leonie Sandercock). Néanmoins, dans son versant collaboratif, bien plus fréquent, ces projets semblent ritualiser des pratiques sociales inoffensives (Bianchetti 2016).

Ainsi, la place du projet dans le débat sur la planification semble être celle d'une alternative radicale au plan ; à cet égard de nombreuses argumentations hétérogènes ont été avancées, qui vont du romantisme au postmodernisme, de l'acceptation cynique du capitalisme néolibérale aux discours postcoloniaux. Cette hétérogénéité ne peut que nous inviter à ressaisir cette opposition souvent énoncée mais rarement explorée.

Le récit peut être reconstruit de la même façon lorsqu'il s'agit d'appréhender l'urbanisme opérationnel. Depuis le tournant managérial des années 80, les projets urbains ont considérablement amélioré leur insertion dans le processus politique: programmes, négociations, règles institutionnelles, contrats, appels d'offres, etc. Des événements à support de la conception - concours de design, ateliers, actions compétitives - ont été introduits, surtout en France, pour orienter ou moderniser les solutions opérationnelles.

Cette articulation dans le cadre du processus d'élaboration des projets urbains n'est pas linéaire. Aussi, le processus mis en place n'a rien de « rationnel » stricto sensu. De plus en plus, l'évolution des projets poursuit un parcours pragmatique et négocié suite aux impératifs d'adaptation liés à la mise en concurrence des villes. Enfin, au cours de ces dix dernières années, les grandes variables contextuelles affectant les pratiques d'aménagement urbain ont changé, notamment en raison de la crise économique, intensifiant ainsi les déséquilibres sociaux et territoriaux existants au niveau urbain et métropolitain. Il est donc probable que le rôle des politiques urbaines évoluera également (Cremaschi 2016). L'attention se porte de manière accrue sur le changement climatique et les enjeux écologiques, et cela se fait de plus en plus en lien avec la croissance exponentielle des technologies et infrastructures informatisées d'un côté ; et la question de la démocratie délibérative et l'implication des citoyens de l'autre. Elle portera aussi sur la manière dont les décideurs politiques et les acteurs économiques appréhendent les projets et interventions urbaines qui subissent d'importants changements.

Plus précisément, l'instauration d'une logique métropolitaine (aux côtés des institutions métropolitaines) affecte le comportement des acteurs. L'avènement de l'espace métropolitain du régionalisme (par opposition à la création de nouvelles institutions métropolitaines: Tomàs 2015) peut être considéré comme une forme de transition. Les transitions sont définies par un changement à la fois du modèle de gouvernance, de formes des relations de pouvoir et de nouvelles pratiques. Un tel changement ouvre la voie à des pratiques innovantes ainsi qu'à la restructuration des formes précédentes de gouvernance et de relations de pouvoir. Que les transformations structurelles et la dynamique du pouvoir soient couplées est une préoccupation croissante dans le domaine des études de transition (Hoffman, 2015), alors qu'en réalité, les études de transition abordent vaguement les questions de pouvoir (Voß et al., 2009).

La capacité de réponse aux changements de comportements des acteurs économiques et d'adaptation aux formes de gouvernance du projet urbain est donc une condition préalable aux approches innovantes. Les transformations structurelles impliquent l'enchevêtrement de nouvelles pratiques : cet aspect caractérise spécifiquement les métró-projets récents.

Il n'est pas surprenant à cet égard que la sociologie de l'action collective ait abordé le rôle du projet urbain dans les politiques publiques. A partir des années 1990, le rapprochement entre questions de gouvernance urbaine et celles relatives au projet devient évident (Pinson 2005, 2006). Comme tout processus social de négociation, le projet est étudié en tant que forme de mobilisation aboutissant, fréquemment, à des résultats partiellement imprévisibles. Le projet, dans cette perspective, est une boîte noire qui produit des effets sur le positionnement des acteurs, tout en mobilisant une forte dimension symbolique qui dépasse parfois la sociologie économique.

La place du projet dans l'approche sociologique de l'action collective est celle de la confrontation des intérêts dans un espace délimité (la ZAC est l'emblème d'un zoning politique du foncier). En revanche, sa dynamique et sa force - souvent invoquées - demeurent non élucidées. Mais cette approche n'explique pas réellement la nature du projet, ni en quoi le projet peut être une valeur ajoutée aux politiques.

Cet article propose de concevoir donc la place du projet en urbanisme en tant que forme d'action, mais forme d'action spécifique avec ses règles et limites.

Les hypothèses sont les suivantes: a) les projets urbains résultent d'une combinaison de projet et de politique; b) plusieurs mécanismes de gouvernance (par exemple, les appels à projets) permettent aux politiques et à la conception d'échanger les rôles; c) ces mécanismes sont à la fois ancrés dans la matérialité et exposés à des incertitudes, donc à des controverses; d) le projet et en particulier l'innovation résultent du «réajustement » dans le processus politique de l'anticipation faite par la « conception » de ces interventions possibles.

Aussi, nous proposons d'envisager un double mouvement: la politique délègue une partie de la décision à la conception, qui au contraire recoupe une partie des hypothèses de valeur sur lesquelles la décision est prise (Callon et al., 2009). Ce processus d'ajustement est essentiellement normatif et visionnaire, mais inscrit dans une situation matérielle (il n'est pas abstrait ou général). Les projets urbains servent dès lors de médiateurs entre la légitimité politique, les attentes normatives en matière de changement et les conditions matérielles. Le projet est ainsi une anticipation jouissant d'un savoir-faire et de règles qui lui sont propres. Il est toutefois soumis à la contrainte de devoir s'ajuster perpétuellement à l'action et au bricolage politique. Par là même, la vertu d'une approche projet, forme d'action limitée et de rationalité locale mais à la force paradoxale et modeste d'une « théorie basse », et inachevée (Verna 2011) est à redécouvrir.

Appréhendé sous cet angle, le projet urbain apparaît alors comme le résultat d'une « conversation » entre matériaux, objets et acteurs intégrée dans un temps, un espace, aussi bien que des corps et des relations. Comme tout processus social, cette « conversation » requiert une part importante de quantités de connaissances et est encadré par des relations de pouvoir.

Quelle est donc la place du projet ? Il s'agit en premier lieu de souligner que le projet n'est pas le contraire du plan. On peut au contraire entendre le plan comme l'interface, l'« agence de traduction » qui se construit entre un certain nombre d'acteurs, dont certains sont des institutions pouvant être impliquées dans une situation (donnée). Cette interface est subordonnée à une situation spatiale et géographique. Toutes les sociétés sont en effet établies dans l'espace, bien que toutes les caractéristiques spatiales soient des constructions sociales. La planification et l'espace sont ainsi intégrés dans des processus de changement ; un changement qui se produit à différentes échelles et de différentes manières.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Beauregard, R. A. (2012). Planning with things. *Journal of Planning Education and Research*, 32(2), 182-190.

Callon, M., & Latour, B. (1981). Unscrewing the big Leviathan: how actors macro-structure reality and how sociologists help them to do so. In K. Knorr-Cetina & A. V. Cicourel (Eds.), *Advances in social theory*.

Hebbert, M. (2006). Town planning versus urbanismo. *Planning Perspectives*, 21(3), 233-251.

Pinson, G. (2005). « L'idéologie des projets urbains. L'analyse des politiques urbaines entre précédent anglo-saxon et "détour" italien. », *Sciences de la société*, 65, 28-51.

Verma, Niraj (2011) Urban design: An incompletely theorized project. in *Companion to Urban Design*, 57-69

Coordonner les acteurs en conception. Le cas du projet des Bassins à flot à Bordeaux

The coordination of actors in the design process. The Bassins à flot case in Bordeaux

Antoine PAUCHON

Doctorant

Université Paris-Est, Lab'Urba EA 3482

antoine.pauchon@univ-paris-est.fr

RESUME :

De nombreux acteurs de l'urbanisme appellent à une transformation des méthodes de la production urbaine et notamment la coopération entre les acteurs. Ce n'est pas une question nouvelle. Cependant, les conditions de la production de la ville changent : les acteurs privés, les promoteurs en particulier, tendent à prendre une place croissante, ce qui interroge la coopération des acteurs dans la conception des projets d'urbanisme, et le « mode projet » en premier lieu. Le cas du projet des Bassins à flot à Bordeaux permet de mettre en évidence l'évolution des conditions de production de la ville, et particulièrement la question du rapport à la règle dans les relations entre acteurs publics et privés. Les acteurs ont répondu à cet enjeu par la mise en place de « l'Atelier des Bassins », piloté par la collectivité et l'architecte-urbaniste coordinateur du projet. Il organise les rapports entre acteurs dans le projet, tendu entre deux principes : maintenir la maîtrise publique et accommoder les acteurs privés.

Mots-clés : acteurs, coopération, projet, règle

ABSTRACT:

Many actors of urbanism call for a transformation of the urban production methods, including the cooperation between actors. This question is not a recent one. However, urban production context changes: private actors tend to play a more important part, which rises questions about the cooperation of the actors during the design of a project. The Bassins à flot case in Bordeaux highlights some evolutions of the urban production context. Among these topics, the rules in the relationships between private actors and public actors is a crucial one. The answer given to this issue is « l'Atelier des Bassins », driven by the public authority and the urban planner in charge of the project. It organizes the relationships between actors in the frame of the project. It deals with two logics: keeping a public control of the project and tackling the private actors.

Keywords: actors, cooperation, project, rules

Les acteurs de la production urbaine, des concepteurs aux promoteurs en passant par les collectivités, appellent largement à un renouvellement des méthodes des projets d'urbanisme. Une partie de ces discours se focalise sur la coopération entre les acteurs dans ces processus, rappelant la nature collective et relationnelle de la production urbaine, de la conception à la mise en œuvre des projets. Par ailleurs, de nombreuses expériences mettant en pratique ces discours existent. Par exemple, le cas des projets Camille Claudel à Palaiseau ou Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne montre l'émergence de « Constructions et Développements Urbains », un acteur à l'interface entre le groupement de promoteurs, les concepteurs, l'aménageur et la collectivité pour organiser leur coopération dans la conception et la mise en œuvre des projets. Son action se manifeste par l'organisation de *workshops* qui rassemblent les acteurs concernés par le thème abordé (par exemple, le montage opérationnel, la volumétrie des futures constructions, la conception des espaces publics...). Dans un contexte de montée en puissance des partenariats public-privé en Autriche, des sociétés *ad hoc* sont créées pour la mise en œuvre de projets d'ampleur (Guinand, 2017). Pour la conception de la ZAC Clichy-Batignolles à Paris, l'aménageur a mis en place un atelier collaboratif¹ pour organiser le processus. Les opérateurs immobiliers, les concepteurs, les bureaux d'études y participaient, là aussi en fonction de thématiques. La place des architectes dans ce dispositif a été étudiée (Piganiol, 2016). Aux côtés des comités de pilotage ou technique, ces exemples très divers montrent qu'ateliers ou autres *workshops* et plateformes collaboratives s'imposent peu à peu dans les agendas des professionnels. Ce phénomène renvoie à la question de la coopération des acteurs en situation de projet, préoccupation qui n'est pas nouvelle pour les acteurs de l'urbanisme qui doivent s'organiser pour agir (Arab, 2004). Comme le souligne l'argumentaire de l'axe 2, le mode projet domine toujours les modes de production de la ville. Cependant, nous faisons l'hypothèse que les dispositifs mentionnés plus haut, et parmi eux les « ateliers », répondent à un contexte de transformation des conditions de production de la ville. Ce contexte a des effets sur l'organisation de la coopération des acteurs en situation de projet.

Cette communication entend préciser des évolutions du contexte de la production de la ville et ses effets sur l'organisation des acteurs en situation de projet à partir du cas des Bassins à flot à Bordeaux². Le choix de ce cas se justifie par deux raisons principales. D'abord, par les conditions de réalisation du projet, en particulier la question des relations entre acteurs publics et acteurs privés dans un contexte faiblement règlementé. Ensuite, par le pilotage, qui cherche à maintenir une maîtrise publique du projet tout en associant étroitement les opérateurs immobiliers (promoteurs et bailleurs sociaux) à travers « l'Atelier des Bassins ».

LES BASSINS A FLOT A BORDEAUX : UN PROJET URBAIN EN CONTEXTE DE FAIBLE REGLEMENT

Le projet urbain des Bassins à flot à Bordeaux s'étend sur 162 hectares. Une grande partie est constituée de friches industrialo-portuaires mais on compte aussi des entreprises en activités (logistique, artisanat). La majeure partie de l'activité a cessé ou s'est déplacée dans les années 1990. Quelques habitants sont installés dans les marges du quartier, à Bacalan au Nord ou aux Chartrons au Sud. Une imposante base sous-marine construite durant la Seconde Guerre Mondiale marque le paysage, ainsi que deux bassins à flot et les écluses qui les relient à la Garonne. La majeure partie de l'activité a cessé ou s'est déplacée dans les années 1990. Le quartier est relativement bien desservi par les transports : le tramway traverse sa partie orientale et le pont Chaban-Delmas le relie à la rive droite. Un des emblèmes de la reconversion du quartier est la Cité du Vin, ouverte en juin 2016. Des réflexions et une dynamique de projet existent pour les Bassins à flot depuis la fin des années 1990. Un premier projet conçu dans les années 2000 s'appuyait sur une ZAC. Il a été abandonné car la collectivité l'a jugé trop coûteux (Grosbellet, 2016), notamment parce qu'elle n'a pas souhaité acquérir le foncier. Le projet

actuellement mis en œuvre développe une programmation mixte, faite de logements en majorité mais également de bureaux et de locaux d'activités. Il ne s'appuie plus sur une ZAC déléguée à un aménageur et l'architecte-urbaniste est désormais Nicolas Michelin (Agence Nicolas Michelin et Associés, ANMA). Ces deux choix conditionnaient la faisabilité du projet pour la collectivité.

Le projet des Bassins à flot se développe à partir du plan-guide³ réalisé par l'ANMA et dans un contexte marqué par différentes spécificités. Bordeaux Métropole remplit les fonctions d'aménagement et de pilotage en régie (i). Elle intègre l'architecte-urbaniste coordinateur au pilotage du projet. Le règlement de zone dans le PLU est considérablement allégé (ii), par volonté politique, comme le rappelle l'ouvrage L'Urbanisme négocié qui évoque un « carcan réglementaire largement déverrouillé »⁴. Il ne comporte guère plus qu'une hauteur maximale pour les constructions et un taux de végétalisation minimal. Pour la question financière (iii), dans le cadre d'une maîtrise foncière publique faible et en l'absence de ventes de charges foncières par un aménageur, la collectivité a décidé d'avoir recours à un Plan d'Aménagement d'Ensemble (PAE)⁵. Le PAE est un outil financier qui permet la levée de participations (montant fixé au mètre carré) dont le montant varie selon le type de programme. Il ne peut pas être considéré comme un outil d'urbanisme opérationnel comme une ZAC. Par conséquent, aux Bassins à flot, l'initiative de chaque projet immobilier qui compose le projet d'ensemble (certains sous la forme de macro-lots) est laissée aux promoteurs. La collectivité n'organise aucun phasage, ce sont les opportunités saisies par les promoteurs et bailleurs qui font avancer la mise en œuvre du projet⁶.

Ce contexte met en évidence une question importante pour les acteurs de l'urbanisme : la relation entre les acteurs publics et les acteurs privés en situation de projet. Cette question se pose de façon accrue alors que les acteurs privés prennent une part croissante dans les projets d'urbanisme. Qui pour piloter les projets et dans quel dispositif ? Quelle régulation pour le projet dans un contexte où la règle d'urbanisme est peu contraignante ? Comment la puissance publique maintient-elle une maîtrise du projet ? Dans le cadre du projet des Bassins à flot, l'Atelier des Bassins a été mis en place pour encadrer les relations entre les acteurs et produire la régulation.

« L'ATELIER DES BASSINS » : MAINTENIR LA MAITRISE PUBLIQUE OU ACCOMMODER LES ACTEURS PRIVES ?

La composition de l'Atelier des Bassins : une direction en tandem

L'Atelier des Bassins compte deux têtes à sa direction :

- Bordeaux Métropole. La collectivité dispose d'un chef de projet et son équipe (environ cinq agents dans la période d'enquête). L'implication en première ligne de la directrice de l'urbanisme, et la direction du pôle territorial de Bordeaux (dont le rôle est le suivi des projets entrés en phase opérationnelle) est un facteur important pour la mise en œuvre de l'autorité de l'Atelier.
- l'architecte coordinateur (AMO de Bordeaux Métropole). Cette place importante de l'architecte coordinateur dans l'Atelier, comme le souhaitait la directrice de l'urbanisme⁷, fait suite à sa réponse à l'appel d'offre⁸. Nicolas Michelin jouit d'une autorité forte auprès des architectes et des promoteurs. Il est en relation directe avec le président de Bordeaux Métropole et en fait un levier de son autorité. Un chef de projet de l'ANMA travaille également sur le projet et assiste à l'Atelier.

La relation entre ces deux têtes de l'Atelier se caractérise par une circulation constante des informations entre les chefs de projet. Ils tiennent un discours relativement univoque. Ils mettent en avant la confiance mutuelle pour qualifier leur relation.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) est associé à l'Atelier des Bassins, au titre d'important propriétaire foncier dans le périmètre du projet. Il entretient des relations parfois

conflictuelles avec Bordeaux Métropole, notamment en raison d'intérêts divergents liés à son foncier, aux Bassins à flot et ailleurs.

Enfin, les promoteurs immobiliers et bailleurs sont associés à la démarche à travers une « convention de partenariat et d'engagement sur la qualité et l'innovation du projet urbain des Bassins à flot ». Ce document, sans valeur juridique opposable, expose les « objectifs stratégiques » du projet ainsi que l'Atelier des Bassins et son fonctionnement (périodicité, rôle de l'Atelier dans la conception). Son but est de faire de l'Atelier un acteur incontournable dans la conception des projets. Son avis est présenté comme une condition *sine qua non* pour l'avancement du projet, sans pour autant relever du registre de l'autorisation réglementaire, qui reste dans les mains du service instructeur.

La coopération des acteurs dans le contexte de l'Atelier des Bassins

L'Atelier des Bassins a eu des effets sur la coopération entre les acteurs du projet.

Effets sur la relation Bordeaux Métropole (BM)/architecte-urbaniste coordinateur (AUC)

La relation contractuelle entre BM et l'AUC est un marché à bon de commande. Chaque mission a été préalablement définie et budgétée. Ce type de marché permet de fixer un cadre suffisamment souple et a permis de solliciter l'AUC à la hauteur des besoins. Les deux chefs de projet ont une relation quotidienne, les échanges sont permanents⁹. Cette relation distingue le projet dans le contexte bordelais et fait de l'AUC un acteur décisif, malgré sa position d'AMO.

Effets sur la relation BM-AUC/promoteurs immobiliers

Dans un contexte de PLU peu contraignant, l'enjeu pour le tandem BM-AUC est de maintenir la maîtrise publique du projet. La convention évoquée plus haut constitue le cadre de cette coopération. Les rencontres se produisent à l'Atelier des Bassins. L'enjeu de maintien de la maîtrise publique se manifeste par le suivi rapproché du processus de conception des opérations immobilières. Les promoteurs font part de l'alourdissement que constitue la procédure de l'Atelier des Bassins (rallongement du temps de la conception). Cependant, les promoteurs rencontrés font également part du rôle de facilitateur de l'Atelier : ses membres sont les interlocuteurs uniques et font preuve d'une grande disponibilité, soulignée par rapport à d'autres opérations de l'agglomération¹⁰. Le point de négociation le plus récurrent est celui de l'inflation de la surface des projets. Cela souligne un paradoxe : plus de surface pour les promoteurs permet une rentabilité plus importante mais aussi plus de recettes dans le cadre du PAE. L'arbitrage a un effet direct sur la densité du quartier. Enfin, les relations développées au fil des années entre les membres des ateliers et avec les acteurs des projets sont largement mises en évidence par les différents acteurs¹¹ pour qualifier les spécificités du dispositif et ses atouts car elles sont sources de confiance et de dynamisme pour le projet (Bourdin, 2006).

Dans le cadre du projet des Bassins à flot, les relations entre les différents acteurs du projet urbain sont de plus en plus rapprochées et constantes. De plus, le rôle du concepteur (l'architecte-urbaniste coordinateur en tant qu'AMO) est très valorisé par la position qu'il occupe. Pourtant, le processus et la procédure ne se trouvent pas éclipsés au profit du dessin : le processus de l'Atelier des Bassins produit la régulation. Les transformations du quartier des Bassins à flot illustrent les mutations du mode projet dans ce contexte marqué par la faiblesse de la règle d'urbanisme et par la place donnée aux promoteurs : les opportunités rythment l'avancement, la livraison des espaces publics et des équipements est postérieure à l'installation des habitants, car elle repose sur le paiement des participations par les opérateurs, et la densité est jugée forte par les habitants. Le mode projet ne se contente pas d'interroger les acteurs qu'il organise mais, au-delà, interroge le fruit de ce processus.

- ¹ Voir l'ouvrage *L'Atelier des Batignolles* de Frédérique de Gravelaine qui présente le processus de conception par atelier collaboratif du projet urbain de Clichy-Batignolles et des projets immobiliers.
- ² Enquête réalisée entre septembre 2016 et juillet 2017 dans le cadre d'une recherche doctorale.
- ³ Il reprend le principe d'évolutivité du plan guide de l'Île-de-Nantes conçu par Alexandre Chemetoff, plan guide de référence.
- ⁴ Voir p. 28 de la monographie du projet des Bassins à flot *L'Urbanisme négocié* de Hugo Christy, écrit avec l'Atelier des Bassins.
- ⁵ Voir la délibération du conseil métropolitain du 2010-136 du 26 mars 2010. Par ailleurs, il n'est désormais plus possible de créer de PAE depuis 2012.
- ⁶ La thèse de doctorat de Jean Grosbellet (2016) apporte une analyse des temporalités dans le projet des Bassins à flot.
- ⁷ Entretien du 29/08/2017.
- ⁸ Facteur apparemment décisif pour la collectivité, comme le montre la délibération 2009-0382 du conseil métropolitain pour le choix de l'équipe : « *Il est à noter que l'offre mentionne la présence très affirmée (en nombre de jours) de l'architecte urbaniste Nicolas Michelin pour l'ensemble des missions.* »
- ⁹ Entretien avec le chef de projet Bordeaux Métropole, 09/11/2016 ; entretien avec le chef de projet architecte-urbaniste coordinateur, 11/2016.
- ¹⁰ Entretien avec le directeur d'une filiale locale d'un promoteur national, 05/07/2017.
- ¹¹ Entretiens avec les membres de l'Atelier des Bassins (ANMA, Bordeaux Métropole), des opérateurs immobiliers (chefs de projet ou direction des filiales locales de grands groupes de promotion immobilière), des concepteurs d'opérations immobilières.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab, N. (2004). *L'activité de projet dans l'aménagement urbain : processus d'élaboration et modes de pilotage. Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier*. Thèse de doctorat en sociologie. École des Ponts ParisTech.

Bourdin, A. (2006). Usages du droit et production de la confiance dans les grands projets urbains français. In A. Bourdin, M.-P. Lefeuve, & P. Melé (Éd.), *Les Règles du jeu urbain*. Paris : Descartes & Cie.

Grosbellet, J. (2016). *La ville accélérée et ses acteurs. Anatomie du projet urbain des Bassins à flot à Bordeaux*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme. Université Paris-Ouest Nanterre La Défense.

Guinand, S. (2017). *Partenariats et production qualitative de l'espace. Aperçus sur le projet négocié à Vienne (Autriche)*. In M. Delabarre & B. Dugua (Éd.), *Faire la ville par le projet* (p. 51-69). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Piganiol, M. (2016). Pouvoir statutaire, pouvoir relationnel. Une analyse organisationnelle des architectes en situation de travail. *Sociologie du Travail*, 58(3), 253-272.

Innovater par le projet dans le cadre d'une coopération technique pour les transports urbains au Pérou ? Ce que nous dit leur processus de conception sur la fabrique urbaine

Innovate by the project in the context of a technical cooperation for urban transport in Peru?
What says to us the design process on creating sustainable cities

Jérémy ROBERT

Chercheur à l'Institut Français d'Etudes Andines – IFEA, Lima, Pérou
jeremy.robert@cncrs.fr

Quentin MARCHAND

Doctorant, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, UMR PRODIG, Chercheur associé à IFEA
Quentin.MARCHAND@cncrs.fr

Lucile BOUDET

Chargée de coopération CODATU, Lima, Pérou
lboudet@codatu.org

RESUME :

Vingt-cinq ans après la libéralisation du transport, les autorités publiques péruviennes réinvestissent ce secteur, notamment en impulsant des projets d'infrastructure dans le cadre de partenariats public-privés. Malgré un certain engouement, la concrétisation de ces projets dans les villes péruviennes reste très laborieuse. C'est dans ce contexte que se met en œuvre en 2016 une coopération technique pour les transports urbains, financée par l'Agence Française de Développement et en coordination avec le Ministère des transports péruviens. En tentant de faire émerger des projets par le collectif à partir d'une méthodologie, d'outils et de scènes d'échange, cette coopération ouvre un champ de réflexion sur l'évolution des manières de voir et de faire le transport urbain. Cette communication a pour objectif de saisir les logiques de conception des projets dans le cadre de cette coopération. Elle s'intéresse aux dynamiques de conciliation d'intérêts et de visions divergentes, aussi qu'aux différentes séquences qui permettent de passer du débat à la formulation des projets. L'analyse croisée des cas de Lima et d'Arequipa permet de mettre en évidence la multiplicité des enjeux de mise en œuvre des projets et plus généralement de l'action publique dans un pays émergent.

Mots clés : projet de transport urbain, Conception, Coopération technique, Action publique, Pérou

ABSTRACT:

Twenty-five years after the liberalisation of transport, Peruvian public authorities reinvest this sector by encouraging infrastructures projects based on a public-private investment. Despite some enthusiasm, the realisation of these projects in the Peruvian cities is still difficult. In this respect, a technical cooperation for urban transport was implemented in 2016, financed by the French Development Agency and in coordination with the Peruvian Ministry for Transport. By endeavouring to foster the emergence of projects by the collective using a methodology, tools and interaction places, this cooperation is opening a field of thought on the evolution of the way the urban transport is viewed and done. The objective of this communication is to identify the project design logics in this cooperation. It is about the dynamics of interests' conciliation and divergent views, and about the different sequences that allow to move from discussion to project formulation. The Lima and Arequipa cross-analysis allows to highlight the multiplicity of issues related to project implementation and more broadly to the public action in a developing country.

Keywords: urban transport project, Conception, Technical cooperation, Public Action, Peru

Début 2016, l'Agence Française de Développement (AFD) lance un programme de coopération technique avec le Ministère du transport péruvien pour une durée de deux ans. Animée par la CODATU¹ depuis Lima, cette coopération prend le pari d'une méthodologie participative et collaborative avec l'objectif de faire émerger des projets de mobilité urbaine par le collectif dans plusieurs villes du Pérou. En mobilisant différents outils (ateliers, visites techniques en France, expertises) et une grande diversité d'acteurs, elle crée une dynamique originale qui interroge la façon de concevoir les projets de transports urbains et plus généralement, les projets de territoires. Cette communication s'appuie sur un projet d'accompagnement par la recherche de cette coopération. Mis en place dans le cadre d'une collaboration entre l'IFEA et la CODATU en 2017, ce projet a pour objectif de proposer une analyse - depuis l'extérieur - des enjeux de cette coopération, des éléments de contexte et des difficultés de mise en œuvre. Il s'inscrit aussi dans une réflexion sur les ponts entre la recherche académique et l'expertise technique.

Sur la base de cette recherche, nous proposons ici de mener une réflexion sur les logiques de conception des projets de transport et de territoires, entendu comme un dispositif de mobilisation, de prospective et/ou de planification (Pinson, 2011). Nous nous intéressons en particulier aux processus d'échanges et de négociations qui ont lieu dans la phase de formulation des projets, avant leur mise en œuvre. Cette phase de conception (Arab, 2017) est d'autant plus importante que les villes péruviennes se caractérisent par de grandes difficultés à concrétiser les projets, et ce malgré le volontarisme des autorités. De fait, 25 ans après la libéralisation du transport urbain au Pérou, les autorités publiques péruviennes (Etat et Municipalités) réinvestissent ce secteur identifié comme un des facteurs principal de la « crise urbaine ». Ce retour de l'intervention publique est accompagné par un changement de paradigme caractérisé par le passage du concept sectoriel de « transport » à celui de « mobilité », plus orienté vers la ville et ses habitants. Nous faisons l'hypothèse que l'analyse fine de la conception des projets dans le cadre de la coopération technique est à même de révéler aussi bien les dynamiques d'innovation en cours, que les obstacles récurrents.

Nous analysons dans un premier temps le contexte dans lequel se met en place le processus de reformulation des projets de transport urbain animé par la coopération technique. Cette mise en contexte implique de retracer l'historique des projets envisagés, parfois abandonnés, ou qui se maintiennent sur l'agenda, afin de mettre en évidence les dynamiques susceptibles d'orienter les possibilités d'action. Les difficultés d'atterrissage des projets de métro à Lima et de monorail à Arequipa ont révélé des conflits institutionnels entre les différents niveaux d'action publique (Etat et autorités locales) mais également au sein même de l'Etat central entre des acteurs promoteurs (PROINVERSION – Agence de promotion de l'Investissement privé) et sectoriels (MTC – Ministère des Transports et des Communications et MCVS – Ministère de la Construction, du Logement et de l'Assainissement). Formulés dans un contexte de retour de l'Etat dans le secteur du transport s'appuyant sur la promotion de partenariats public-privés, ces projets d'infrastructures ont devancé l'établissement d'une politique de transport urbain fixant les objectifs et responsabilités de chacun des acteurs impliqués. C'est dans ce contexte particulièrement incertain et difficile que la coopération technique française s'installe dans le paysage déjà bien fourni des coopérations. Son positionnement original entre le MTC et les quatre principales villes péruviennes (Lima, Arequipa, Cusco et Trujillo), ainsi que sa méthodologie participative ont pour but de faire émerger des projets originaux, tout en s'appuyant sur l'existant. Ce processus de reformulation de projets passe par la mise en place d'espaces spécifiques d'échanges (ateliers) où l'action collective est mise à l'épreuve.

¹Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains

Dans ce cadre, nous nous intéressons à la diversité des acteurs impliqués, mais aussi des façons de concevoir les projets de transports et de territoire. Les deux cas étudiés (Lima et Arequipa) permettent d'identifier les points de convergences et de divergences aussi bien entre acteurs français et acteurs locaux, qu'entre acteurs locaux entre eux. Sur ce point, la recherche met en évidence la multiplicité des objectifs, mais aussi le poids des logiques sectorielles et de l'architecture institutionnelle locale.

Sur la base de cette analyse de contexte - sur l'historique des projets et la diversité des conceptions des protagonistes -, nous nous intéressons dans un deuxième temps au processus même de conception de projet par le collectif. L'attention est portée sur la façon dont la coopération technique opère afin de concilier des points de vue divergents, dans un contexte d'incertitude, parfois conflictuel. Différentes séquences d'animation de la coopération sont identifiées: le débat, le choix, et la formulation du projet (avant leur mise en œuvre). L'originalité de la coopération est que si chaque séquence est censée s'enchaîner l'une après l'autre, les coopérants s'autorisent des allers-retours permanents pour renforcer la dimension collective du processus. Nous tenterons d'analyser le rôle joué par les différents outils (ateliers, visites techniques, réunions internes) proposés par la coopération, ainsi que la progression des idées au fil des thèmes de débat (intégration sectorielle, financement, planification territoriale). Il s'agit de saisir aussi bien la réaction et l'éventuelle évolution du positionnement des acteurs locaux, que leur influence dans les choix stratégiques des porteurs de la coopération. Les ateliers constituent les espaces de débats où sont exposés les différents points de vue et opinions, sans contraintes ni engagement. Nous faisons cependant l'hypothèse qu'ils contribuent à orienter, en même temps qu'ils les légitiment, les choix de la coopération technique. Ces choix résultent de fait dans une perspective de faisabilité, qui dépend fortement de l'engagement des acteurs locaux. La troisième phase, de formulation du projet, implique quant à elle à la fois une sélection des acteurs impliqués et l'intervention de nouveaux acteurs, notamment des consultants chargés des études techniques. Elle s'opère aussi dans un cadre différent, avec l'élaboration d'un contrat qui définit les résultats attendus. Elle constitue une nouvelle étape de négociation, où sont prises en considération les contraintes techniques alors spécifiées, sans pour autant s'affranchir des enjeux politiques. L'analyse de ces différentes séquences permet de mettre en évidence les évolutions dans la définition des problèmes et des solutions, au regard des contraintes et des enjeux de pouvoirs.

L'analyse du « déroulement » de la coopération technique permet d'identifier et d'interpréter les blocages et les moments clés, ainsi que les bifurcations et les changements de stratégie. Il s'agit de montrer comment émerge un modèle propre, original et co-produit en fonction du contexte et des arrangements locaux. Alors que la séquence du choix et de la formulation aboutie dans le cas d'Arequipa, elle échoue à Lima. Ces deux scénarios révèlent le poids du cadrage initial, des contraintes locales et de la réception de la coopération par les acteurs locaux. Arequipa présente un ensemble de conditions propices à la mise en œuvre d'un projet : une certaine maturation des projets de transports, un appui des autorités locales qui disposent aussi de capacités techniques, un potentiel de répliquabilité, et une convergence de la façon de concevoir le projet de territoire entre coopérant et acteurs locaux. A Lima, la complexité de la gouvernance du transport urbain et la multiplicité des interlocuteurs et des problèmes rendent difficile l'identification d'un projet collectif.

L'analyse fine des logiques de conception des projets de transports proposée prétend contribuer aux réflexions sur le projet comme cadre ou comme séquence d'un processus, en interrogeant les bouleversements entre amont et aval (Arab 2007). Cette recherche permet alors d'interroger dans quelle mesure la conception collective des projets permet (ou non) de dépasser les obstacles d'une gouvernance urbaine multiniveau et fragmentée, dominée par la multiplicité d'intérêts et de temporalités.

Dans ce contexte de crise globale des mécanismes traditionnels de l'aménagement (Claude, 2006), les logiques d'intervention des coopérations techniques changent et s'orientent vers de nouvelles modalités d'action, inspirés de l'expérience de projets phares (par exemple celui du Tramway de Bordeaux, mobilisé par les animateurs de la coopération pour penser les projets au Pérou). Cette référence aux modèles et bonnes pratiques du projet urbain nous amènent à interroger une éventuelle régulation par les modèles de l'action publique urbaine (Bourdin, Idt, 2016). Il s'agit alors de discuter de l'émergence d'une logique de projet comme « innovation » face aux difficultés de l'action publique dans un pays émergent et comme nouvelle modalité de la fabrique urbaine.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab, Nadia. "L'élaboration collective des projets d'urbanisme : organiser l'intégration des acteurs et gérer l'incertitude des processus de conception", Rurba 2017/Numéro 3

Arab, Nadia. « À quoi sert l'expérience des autres? » *Espaces et sociétés*, no 4 (2007): 33–47.

Arab, Nadia. « Activité de projet et aménagement urbain: les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme ». *Management & Avenir*, no 2 (2007): 147–164.

Bourdin, Alain, Idt Joël, 2016, *L'urbanisme des modèles: références, benchmarking et bonnes pratiques*. L'aube. Bibliothèque des territoires. Paris

Claude Viviane, 2006, *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Editions Parenthèses, Marseille.

Pinson Gilles, 2011, Entrée « Projet », In Cole A., Guigner S., Pasquier R., (dir.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, Presses de Sciences Po

Quels projets pour des territoires périurbains en mouvement ? Les processus de « capacity building » comme leviers d'action

*Which projects for suburban territories?
Capacity building processes as levers for action*

Marion SERRE

Architecte, docteur en architecture et enseignante
ENSA-Marseille, Unité de recherche Project[s]
mjo.serre@gmail.com

Rémy VIGNERON

Urbaniste, docteur en architecture
Lab In Vivo
remy.vigneron@lab-invivo.eu

RESUME :

Dans le cadre du programme de recherche européen CAPA-CITY financé par l'ENSUF, des équipes de chercheurs issus de trois pays différents (France, Belgique et Danemark) interrogent les processus de *capacity building* comme des leviers d'action pour mettre en projet les territoires périurbains. L'hypothèse est que l'une des conditions primordiales pour envisager ces transformations reposerait sur la construction de compétences collectives (Ubels & al., 2010; Elbakidze & al., 2015), partagées entre les acteurs institutionnels, les professionnels de l'urbain et les habitants. Nous proposons ici de détailler deux des procédures de recherche-action en cours menées en France. Elles apporteront des éléments de réponse aux deux questions suivantes : Comment mettre le projet individuel au service du collectif et, plus largement, du commun ? Comment passer d'une échelle de projet à une autre, en l'occurrence du projet de maison individuelle au projet lotissement, puis au projet de quartier ?

Mots-clés : renouvellement (péri)urbain, compétences collectives, recherche action, participation, bimby

ABSTRACT:

Within the framework of the European research program CAPA.CITY (financed through the call for proposals ENSUF), three scientific teams from France, Denmark and Belgium question capacity building processes to become powerful levers for projects in suburban neighborhoods. The hypothesis is that one of the essential conditions for such transformations rest on the building of collective capacities (Ubels & al., 2010; Elbakidze & al., 2015), shared between institutional, professional and civil actors of suburban areas. In this paper, we propose to develop two action-researches of the CAPA.CITY program, both driven in France. They will provide some answers to the following questions: How could we put the individual project at the service of the collective and, more importantly, of the common? How could we articulate the scales of project: from detached house projects to subdivision projects and, finally, to neighborhood project?

Keywords: suburban retrofitting, capacity building, action research, participation, bimby

Une approche opérationnelle des marchés du périurbain (Vilmin, 2012) montre que la production de maisons individuelles repose principalement sur deux types de filières : la filière organisée représentée par les professionnels (promoteurs et micropromoteurs) et la filière libre constituée par les particuliers autopromoteurs. Une des conséquences induites de ces modes de productions conduit à une fabrication « au coup par coup », en fonction des opportunités foncières. Ainsi tributaires de l'action privée, ses territoires continuent à se développer tout azimut et à susciter la controverse. D'un côté, de nombreuses études dénoncent le gaspillage des terres, l'artificialisation des sols, l'augmentation des coûts liés aux infrastructures et aux réseaux, l'intensification des déplacements motorisés, l'individualisme ou encore l'absence de mixité sociale de ces tissus (Charmes, 2014 ; Pinson, 2017). De l'autre, différents chercheurs révèlent les qualités écologiques (Frileux, 2013), sociales (Dodier, 2012), architecturales et urbaines (Bonnet, 2015) de cette ville émergente (Dubois-Taine & Chalas, 1997) qui est en quête d'un projet porteur de sens (Vannier, 2011) et éventuellement devenir un levier de la ville durable (PUCA, 2013).

FAIRE EMERGER DES SCENES DE DEBAT PUBLIC A DIFFERENTES ECHELLES

Malgré la montée en puissance de ce dernier courant de pensée, l'action publique au sein de ces territoires privés reste un défi difficile à relever. En effet, bien que la loi ALUR (2014) ait considérablement modifié les Plans Locaux d'Urbanisme pour favoriser la densification des tissus existants, les territoires périurbains semblent encore caractéristiques d'un « vide de projet » (Vanier, 2011) ou du moins d'une difficulté à être mis en projet. Si les injonctions ne font pas progresser le débat, il devient nécessaire d'inventer d'autres manières de mettre ces territoires en projet. Dans le cadre du programme de recherche européen¹ CAPA-CITY² financé par l'ENSUF³, des équipes de trois pays différents (France, Belgique et Danemark) interrogent les processus de *capacity building* comme des leviers d'action dans les territoires périurbains. L'hypothèse est que l'une des conditions primordiales pour envisager ces transformations reposerait sur la construction de compétences collectives, partagées entre les acteurs institutionnels, les professionnels de l'urbain et les habitants. Pour mettre à l'épreuve ce questionnement, l'équipe scientifique expérimente la création d'espaces de négociation et d'apprentissage mutuels (Callon & al., 2001) entre des intérêts individuels, des intérêts collectifs et des intérêts communs, de manière à ce que les compétences des différents acteurs (habitants, professionnels, institutionnels), individuelles et collectives, soient connues, reconnues et mises au service les unes des autres (Berry-Chikhaoui & Deboulet, 2000 ; Nez, 2015).

¹ JPI Urban Europe : <http://jpi-urbaneurope.eu/calls/ensuf-call/>, consulté le 13.09.17

² Porté par Hasselt University (Be) en partenariat avec deux universités - Roskilde University (Dk) et l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille (Fr) - et trois structures professionnelles - Infrastructures (Be), Givrum (Dk) et In Vivo (Fr), ce projet met en perspective trois contextes européens (Belgique, Danemark et France).

³ « ENSUF is supported by the European Commission and funded under the Horizon 2020 ERA-NET Cofund scheme. », *ibid.*

Nous proposons ici de détailler deux des procédures de recherche-action en cours, menées en France. Elles apporteront des éléments de réponse aux deux questions suivantes :

- Comment mettre le projet individuel au service du collectif et, plus largement, du commun ?
- Comment passer d'une échelle de projet à une autre, en l'occurrence du projet de maison individuelle au projet lotissement, puis au projet de quartier ?

LE PROJET INDIVIDUEL AU SERVICE DU COLLECTIF

La première expérience reviendra sur l'émergence du processus de densification douce appelé BIMBY. L'analyse de cette nouvelle catégorie d'action montrera notamment de quelle manière une « logique de projet » peut être impulsée par la mise en dialogue des collectivités, des architectes et urbanistes professionnels et des habitants. En effet, en associant une part non négligeable d'habitants propriétaires au processus de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU), la démarche BIMBY (Build In My BackYard) intègre une dimension participative venant élargir les jeux d'acteurs locaux en renforçant la figure de l'habitant grâce à une plus grande implication dans l'élaboration des documents stratégiques (Touati, 2012 ; Vignerou, 2017).

Cette nouvelle filière de production de l'urbain est ainsi caractérisée par un circuit de production court d'autopromotion individuelle. L'habitant est le maître d'ouvrage de son habitat, mais la collectivité joue le rôle de chef d'orchestre d'un processus de renouvellement périurbain piloté par les opérateurs de la démarche BIMBY. Ainsi, à la différence de la filière libre, la filière BIMBY articule l'autopromotion à une dimension urbanistique redonnant une cohérence métropolitaine au périurbain. Si l'un des enjeux de la ville durable consiste à libérer du foncier pour « construire la ville sur la ville », le propriétaire d'une parcelle de maison individuelle dispose alors d'une réserve foncière. Ce succès repose en grande partie sur la capacité de la démarche BIMBY à se positionner en tant que médiateur entre une sphère technique et une sphère des usages. Ce faisant, une telle intervention entraîne un renouvellement des jeux d'acteurs conduisant à une remise en question des modes de production de la fabrique de la ville.

La notoriété de la démarche Bimby et de son mode d'intervention est actuellement au cœur de débats scientifiques et de processus de recherche-développement. Pour le PUCA (2011), les espaces périurbains disposent d'un potentiel de durabilité dans la mesure où ils constituent « le mode de production de la ville ordinaire ». Cependant, le foncier périurbain est aujourd'hui majoritairement indisponible à la puissance publique dans la mesure où il est très morcelé (19 millions de parcelles d'habitat individuel) et qu'il est la propriété de millions de propriétaires particuliers. En ce sens, le « bimbyste » (Vignerou, 2017) pourrait apparaître comme la figure de proue de la fabrique périurbaine contemporaine puisqu'il permet de « ralentir, ou même inverser, l'expansion vers la périphérie » et de « produire des lots libres abordables » (Vilmin, 2012, p.33), ce qui pourrait être une des réponses à la crise du logement et à l'étalement urbain. L'influence de la démarche Bimby, atteste, quant à elle, selon le même auteur, de l'opérationnalité d'un processus et vient combler le manque d'une stratégie urbaine et architecturale adéquate. Néanmoins, d'autres recherches remettent en question une intervention limitée à l'échelle de la parcelle, caractérisant « un mode de faire très favorable aux propriétaires en place et défavorable aux finances locales » (Charmes, 2014, p.4). Dans ce sens, la densification résidentielle ne s'intéresserait que très peu aux infrastructures et aux autres éléments qui constituent, au-delà de la densité, la centralité. Ainsi la démarche BIMBY ouvre des pistes de réflexion et d'action pour accorder le projet individuel du propriétaire auto-promoteur à un projet plus général, qui mérite encore d'être prolongées pour améliorer l'articulation des échelles et, de fait, la durabilité du périurbain.

DU PROJET INDIVIDUEL AU PROJET DE LOTISSEMENT

La seconde expérience est menée par l'équipe scientifique basée à Marseille et apporte un éclairage complémentaire à la démarche BIMBY, notamment sur les articulations possibles entre les projets de maison individuelle, de lotissement et de quartier. Pour cela, un double processus de *capacity building* a été engagé depuis 2016 à l'échelle d'un lotissement de douze maisons et, concomitamment, à l'échelle du quartier, comptant plus de 3 000 habitants.

Le terrain d'étude est le quartier du Pont de l'Arc, situé dans la première couronne périurbaine de la ville d'Aix-en-Provence. La récente application de la loi ALUR a considérablement modifié les règles établies par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), en ayant rendu éligibles plusieurs lotissements et anciennes parcelles agricoles à la densification. Dans ce contexte, nous nous sommes interrogés sur ce que la loi permet en matière de densification et lorsqu'elle est appliquée de manière systématique, si elle ne produirait pas des dysfonctionnements. Nous avons alors pris pour cas d'étude un lotissement du quartier qui, suite aux modifications du PLU opérées en 2015, est passé de la zone UD à la zone UM⁴. Dès lors, les promoteurs ont repéré ce terrain comme un potentiel et ont commencé à démarcher les propriétaires pour acheter leurs parcelles. Deux d'entre eux ont accepté, des permis ont été déposés. Les habitants du lotissement se sont alors mobilisés, en faisant appel à un avocat et en envoyant des lettres d'alerte à la mairie. En étudiant les permis, les représentants de la mairie se sont rapidement rendu compte d'un paradoxe : la densification des parcelles est autorisée pour de nombreux espaces pavillonnaires, cependant ceux-ci n'ont pas les infrastructures adéquates (mobilité, réseau d'électricité, gaz, eau) pour l'absorber. Les permis ont donc été refusés. Forte de ces constats, la mairie d'Aix-en-Provence a lancé une enquête publique du mois de mars au mois d'avril 2017 pour réadapter le PLU aux situations locales. Localement, cette enquête a permis au lotissement étudié de repasser en zone UD et a introduit un nouveau ratio : 20% d'emprise au sol bâtie autorisée pour la zone UD et 30% pour la zone UM.

Dans ce contexte, nous avons proposé aux habitants du lotissement de simuler les règles de densification permise par la loi ALUR, afin d'en visualiser les effets et de définir collectivement un processus de densification acceptable. Pour cela, nous avons simulé trois scénarios :

- densité double (BIMBY) : ce scénario propose de doubler la densité du lotissement. Il consiste à effectuer une division parcellaire afin de dégager l'espace nécessaire à la construction d'un nouveau logement avec son propre jardin. Le propriétaire de la parcelle peut continuer à vivre dans sa maison.
- UD max et UM Max : ces deux scénarios montrent la densification maximale rendue possible par le PLU respectivement en zone UD et UM. Afin de rentabiliser l'opération immobilière, la maison existante est détruite pour construire à la place un immeuble collectif.

⁴ « Le ratio de terrain libre par rapport à l'emprise bâtie est fixé à :

- 40% sur les abords immédiats du coeur de village (zone UM)
- 60% pour les tissus pavillonnaires (zone UD) »,

http://www.aixenprovence.fr/IMG/pdf/rapport_de_presentation_tome_3-4.pdf, consulté le 17.01.18

	POS - COS	ancien PLU zone UD	ancien PLU zone UD	nouveau PLU zone UM
	E Existant	1 UD double densité	2 UD Maximum	3 UM Maximum
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réseaux ✓ Voirie ✓ Faisabilité juridique 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réseaux ✓ Voirie ✗ Faisabilité juridique 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Réseaux ✗ Voirie ✗ Faisabilité juridique 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Réseaux ✗ Voirie ✗ Faisabilité juridique
Stationnement				
Embouteillages				
Vue depuis jardin				
Vue depuis logement				
Vue depuis la rue				

Scénarios de densification réalisés par A. Sibilat, Z. Ait Bouali et I. Maleas en 2017 (doctorants à l'ENSA-Marseille)

Par la suite, les habitants ont organisé une réunion de présentation de nos travaux (18.03.17), avec la présence du maire de secteur, certains habitants du lotissement et du quartier. Cet évènement a permis de créer un espace de débat, ayant mis en évidence que les processus densification correspondant au zonage UD comme UM posent les problèmes soulignés précédemment (infrastructures, réseaux), mais que le processus de "densification double" (type BIMBY) n'est pas assez dense. Il y aurait donc à explorer un projet de densification "BIMBY +" et, de fait, l'occasion d'une recomposition du lotissement.



Présentation des scénarios de densification (2017)

A partir de ce premier temps d'échange, nous avons engagé un travail avec des étudiants en architecture (03.17 - 06.17) pour simuler ce scénario « BIMBY + » et tester un protocole d'itération entre projet individuel et projet de lotissement. Grâce à ce travail, nous avons passé une autre étape : prendre la mesure par le système du jeu de rôle, la complexité de ce processus itératif. Le résultat de l'expérimentation constitue un ensemble où chaque parcelle a été densifiée individuellement et le lotissement repensé collectivement dans sa forme.

Cette expérience pédagogique a montré que le lotissement constitue une échelle intermédiaire intéressante entre le projet individuel et le projet de quartier. S'il échappe à la maîtrise foncière de la commune de par son statut privé, il constitue néanmoins une unité morphologique identifiée, dont les règles et les usages sont définis par les copropriétaires. De fait, il y a là une mobilisation possible des habitants copropriétaires pour la gestion et l'évolution de leur bien collectif - le lotissement - et un travail de négociation possible autour du règlement intérieur pour faire converger intérêts privés et intérêt public. En témoignent le lancement de l'enquête public sur le PLU ainsi que la scène de débat qui s'est créée entre les habitants et la municipalité lors de la présentation des densités simulées. Aujourd'hui, nous travaillons à la réécriture collective des règles du lotissement, de manière à permettre les évolutions souhaitées par certains habitants⁵ sans pour autant que le cadre de vie de chacun ne soit altéré. Nous avons ainsi pour hypothèse qu'un travail sur les règlements intérieurs des lotissements qui spécifierait les conditions de projet possibles serait l'une des clés qui permettrait d'éviter la création d'un « Frankenstein urbain » par une application systématique de la loi ALUR sur les territoires périurbains.

... PUIS DU PROJET DE LOTISSEMENT AU PROJET DE QUARTIER

Les processus mis en lumière dans ce papier permettront de questionner plus largement le concept de conception collective à différentes échelles. Comment redonner une cohérence d'ensemble à des « morceaux de ville » construits historiquement en dehors de l'urbain et qui font aujourd'hui partis d'un tout qui « réclame » du projet. Quels leviers pour faire avec l'existant et réengager le processus historique de la fabrication de la ville sur la ville en associant les propriétaires de territoire qui semblaient « figés » jusqu'à présent ?

⁵ Par exemple, l'un des habitants du lotissement a un projet d'habitat participatif sur sa parcelle. Il souhaiterait donc pouvoir densifier selon la démarche BIMBY.

Par exemple, le passage du projet de lotissement au projet de quartier constitue un enjeu majeur pour trouver des compromis visant à renforcer les qualités écologiques, énergétiques, économiques, sociales et de mobilité de ces territoires habités. Néanmoins, face à la complexification du jeu d'acteurs qu'impose le passage d'une échelle à une autre, quelles menaces, quelles opportunités et quels rôles peuvent se développer autour de la question de la mise en projet ? Enfin, cette récente « mise en mouvement » plus ou moins organisée des tissus périurbains bâtis intime aux propriétaires de se poser la question de l'avenir de leur quartier, notamment au prisme de la question du commun ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Berry-Chikhaoui, I., & Deboulet, A. (2000). *Les compétences des citadins dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*. Paris: ed. Karthala
- Bonnet, F. in Masboungi, A. (2015). *Extension du domaine de l'urbanisme : Frédéric Bonnet Grand prix de l'urbanisme 2014*. Marseille :ed. Parenthèses
- Callon, M., Lascoumes, P., & Barthe, Y. (2001). *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris: ed. du Seuil
- Charmes, E. (2014). « La transformation des quartiers pavillonnaires en question », *La revue foncière*.
- Dodier, R. (dir.) (2012). *Habiter les espaces périurbains*. Rennes: ed. Presses universitaires de Rennes
- Dubois-Taine, G., & Chalas, Y. (1998). *La ville émergente*. La Tour d'Aigues: ed. de l'Aube
- Frileux, P. (2013). *Le bocage pavillonnaire, une éthologie de la haie*. Grane: ed. Creaphis Nez, H. (2015). *Urbanisme : la parole citoyenne*. Lormont: ed. Le bord de l'eau
- Pinson, D. (2017). « Le pavillon n'est pas la maison », *SociologieS*, Dossiers, Où en est le pavillonnaire ?, consulté le 17 janvier 2018. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/5891>
- Touati, A. (2012). « L'habitant maître d'ouvrage », *Études foncières*, vol. n° 157, p. 34- 39.
- Vanier, M. (2011). « La périurbanisation comme projet », *Métropolitiques*, consulté le 17 janvier 2018. URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-periurbanisation-comme-projet.html>
- Vilmin, T. (2012). « Les trois marchés de l'étalement urbain », *Études foncières*. Juin, Vol.157
- Vigneron, R. (2017). *Bimbyste*. In : *Les sans mots de la territorialité*. ELLUG. Grenoble : Romain Lajarge.
- Vigneron, R. (2017). « Bimby recompose les jeux d'acteurs de la ville ordinaire ». In : *On repense l'habitat! Des propositions, des alternatives*. Libre et Solidaire. Mathias Rollot et Florian Guérant. Coll. Autonomia.

L'apparition rapide d'une friche militaire urbaine : Un joker ou une remise en question pour le projet urbain ?

*To cope suddenly with a military urban brownfield:
A joker or questioning a for the urban project?*

Stéphanie LOTZ
Chercheur associé Lab'urba
École d'urbanisme de Paris
Université Paris-Est (Paris 12), Marne la Vallée
stephanie.lotz.urba@gmail.com

RESUME :

L'apparition soudaine d'une friche militaire urbaine impose à la ville concernée d'envisager rapidement sa reconversion. Opportunité, ou fardeau, une telle situation impose d'accepter de repenser la ville dans son organisation et son développement urbains en y intégrant un nouvel espace foncier dont les fonctions futures sont à déterminer. Il s'agit aussi de compenser, simultanément, le départ des militaires sur les plans économique et social. Cependant, le projet urbain est-il le processus qui permet aux friches militaires d'être reconverties dans la logique d'un projet cohérent au profit de la ville ? Des études de terrains issues des travaux de l'auteur montreront que s'il constitue un cadre idéal, le projet urbain doit aussi intégrer d'autres facteurs pour être à l'origine du gain d'attractivité : d'une part, une déclinaison plus fine de certaines composantes du projet urbain et, d'autre part, une intégration de points spécifiques assimilables à des éléments de contexte.

Mots-clés : reconversion, friches militaires, déclinaison du projet urbain, attractivité, cohérence urbaine

ABSTRACT:

The sudden appearance of an urban military brownfield requires from the city to quickly consider its conversion. Opportunity, or burden, such a situation needs to agree on the fact to rethink the city in its organization and its urban development by integrating a new land space whose future functions are to be determined. It is also a question of compensating, simultaneously, the departure of the military on the economic and social levels. However, is the urban project the process that allows military brownfields to be converted in the frame of a coherent project for the benefit of the city? Field studies from the author's researches will show that if it constitutes an ideal framework, the urban project must also integrate other factors to be at the origin of the gain of attractiveness: on one hand, a finer declination of the urban project's elements and, on the other hand, the integration of specific points that can be assimilated to elements of context

Keywords: reconversion, military brownfields, declination of the urban project, attractiveness, urban coherence

Le phénomène d'apparition de friches dans le tissu urbain est ancien. Depuis les années 1970, les réflexions évoluent pour considérer ces espaces délaissés comme des opportunités de restructuration de l'espace urbain. La question du devenir de la friche devient alors étroitement liée à celle du projet urbain, en particulier pour les friches industrielles. (Tomas, 2003).

En effet, une friche, ce sont avant tout des enjeux, notamment politiques et sociaux, car elle doit rassembler autour d'une même table des acteurs informels, individus ou collectifs, engagés dans un débat public sur l'avenir de la friche et sur la façon de la réintégrer à la ville.

Au-delà des premiers objectifs, la friche fait aussi appel à des défis économiques, urbains et fonciers et elle devient une ressource foncière à exploiter, en particulier dans le cadre d'un regain d'attractivité et de dynamisme.

La friche urbaine, quelle que soit la nature de son activité initiale, doit être reconvertie en tenant compte des possibilités d'intégration de sa nouvelle activité dans la trame urbaine. Dans le cas des friches liées à l'immobilier d'État, durant le temps de l'avant-friche, les pouvoirs publics locaux sont fréquemment les premiers à s'intéresser au site dont l'activité va cesser.

Dans certains cas, lorsque la ville ne ressent pas le besoin d'une reconversion immédiate, il s'agit avant tout de s'assurer que le site délaissé sera sécurisé ; dans d'autres cas, la cessation d'activités militaires, si elle n'est pas *stricto sensu* une opportunité car elle représente toujours un traumatisme économique, va pouvoir permettre d'envisager des projets visant à combler des lacunes locales déjà observées. Cette démarche, dans la perspective de l'après-friche, est cependant complexe car elle nécessite de trouver l'adéquation entre les besoins identifiés, les réelles possibilités du site, la reconversion possible et les sources de financement.

Par ailleurs, la notion de temps politique, en particulier dans une logique de *city branding*, est à prendre en compte dans le contexte de la reconversion des friches urbaines.

Il s'agit donc de savoir comment valoriser le potentiel foncier d'une friche militaire afin de la transformer en un projet, innovant et visible, susceptible d'impulser une nouvelle dynamique de développement et de création de valeurs qui aura, à terme, un effet levier bénéfique pour l'ensemble de l'agglomération.

La reconversion d'une friche, quelle qu'elle soit, doit alors se faire dans un cadre qui permet de solutionner des difficultés locales. Ceci s'inscrit dans la logique d'un urbanisme dit de projet et qui a permis l'avènement du projet urbain (Ingallina, 2001).

Que ce soit dans le cadre des cessations d'activités assez anciennes ou dans un contexte de RGPP, les communes disposent rarement d'un long préavis concernant la cessation d'activité d'un site de la Défense. Ainsi, une moyenne d'un an est généralement observée comme temps de l'avant friche. De fait, globalement, la cession d'un site militaire urbain, quelle que soit la ville concernée, est alors un choc.

Alors que depuis les années 1980-1990, la tendance est à une planification normée du développement de la ville avec des thématiques bien ordonnées, il s'agit en quelque sorte d'une *surprise de planification urbaine* qui peut s'envisager sous deux aspects :

- Le site militaire n'avait qu'une activité très réduite depuis de nombreuses années. Il n'y a donc pas de fort impact économique ou social sur la ville concernée qui ne doit pas forcément rechercher rapidement de solutions économiques pour pallier le départ des derniers militaires ;
- Le site militaire était en activité « normale », avec des effectifs conséquents : sa cessation d'activité, ou son transfert, a alors de véritables conséquences socio-économiques que la commune s'efforcera vraisemblablement de compenser au plus vite.

Dans les deux cas, la cession aura un impact urbain dès lors qu'il s'agit d'un site militaire d'ampleur, et elle pourra imposer, dans une certaine mesure de repenser la ville. Il s'agira alors pour la municipalité de se positionner assez rapidement pour un éventuel achat, de ne pas laisser le site tomber en déshérence et au final de le réintégrer pleinement à la ville. Au-delà de cet aspect pratique, ce sera souvent une opportunité de réécrire l'ensemble des documents d'urbanisme réglementaire car les pratiques en termes d'habitat, de transport ou plus généralement de développement urbain seront impactés par la fermeture du site militaire et son éventuelle reconversion.

La question se pose également pour des sites militaires de moindre ampleur. Dès lors que la Ville a une priorité d'achat dans le cadre de leur cession par la Défense.

La notion de *surprise de planification urbaine* ici appliquée aux friches militaires, pourrait s'appliquer à toute cessation d'activités relativement subite. Ainsi, un site urbain, industriel ou commercial, en situation fragile depuis de nombreuses années pourrait ne pas voir aboutir son redressement financier et cesser rapidement toute activité, devenant ainsi une friche cessible sur le marché du foncier.

De fait, la friche urbaine, militaire ou non, doit être reconvertie en intégrant ses possibilités d'intégration dans la trame urbaine avec une nouvelle activité. Au-delà du seul fait de repenser la ville dans son ensemble, il s'agit également de déterminer à partir de quelle échelle la Ville doit intervenir et quel processus elle doit mettre en place pour mener avec bénéfices cette opération de reconversion à son terme.

Dans le cas des friches militaires, les pouvoirs publics locaux sont fréquemment les premiers à s'intéresser au site dont l'activité cesse, ceci est d'autant plus avéré qu'ils peuvent bénéficier d'une priorité pour l'acquérir. Il s'agit alors pour eux de déterminer rapidement l'intérêt que pourrait représenter la friche militaire une fois reconvertie pour la Ville.

Dans des cas bien définis, il n'y a eu aucun intérêt pour des sites de moindre ampleur et la Ville préfère alors ne pas s'engager dans une reconversion qui ne s'intégrait pas dans son projet urbain.

La reconversion d'une friche militaire par la ville n'est donc pas acquise a priori mais elle doit s'envisager dans le cadre d'un projet d'ensemble pour la Ville ou la communauté de communes /d'agglomération. Pour cela, un contexte global doit être défini, il s'agit du projet urbain.

Les notions de réversibilité des projets déjà initiés et de complémentarité avec les opérations en cours peuvent alors devenir déterminantes.

Trois cas peuvent alors s'envisager :

- La Ville ne ressent pas le besoin d'une reconversion immédiate, il s'agit alors d'acquérir l'emprise militaire en l'envisageant comme une réserve foncière.
- Lorsque la cession du site par la Défense succède à une longue période d'inactivité, elle va pouvoir permettre de concrétiser des réponses à des lacunes urbaines locales déjà identifiées. Il s'agira alors de déterminer comment valoriser le potentiel foncier de la friche militaire afin de la transformer en un projet qui apporte des solutions innovantes tout en impulsant une nouvelle dynamique de développement qui aura un effet levier bénéfique pour l'ensemble de l'agglomération.
- Dans le dernier cas, la cessation d'activité du site militaire bouleverse un équilibre socio-économique fragile et sa reconversion est une nécessité pour redonner rapidement du dynamisme et de l'attractivité au territoire. À la fois choc et opportunité, c'est une occasion de repenser l'urbain et d'inscrire la ville dans une nouvelle ère.

Ces trois cas ont pour points communs la nécessité de disposer *a priori* d'un projet urbain pour la ville, d'une part, et, d'autre part, d'avoir identifié, soit dans le cadre de ce document, soit dans la logique d'une démarche plus réactive suite à la fermeture du site militaire, des besoins à combler par le biais de la requalification du site.

Il s'agit alors de définir un projet urbain de reconversion à partir de la friche (Laperrière,1998) : dès lors que l'intégration de la reconversion de la friche militaire pourra être envisagée dans le cadre du projet urbain de la Ville, il faudra déterminer comment elle peut s'inscrire à la fois dans une logique de satisfaction de besoins clairement identifiés et de complémentarité avec des opérations existantes ou en cours afin de rester dans une cohérence d'ensemble.

Pour cela, il sera nécessaire de définir un projet urbain de requalification de la friche militaire : la volonté de projet, immédiate ou décalée, est un point crucial pour initier la démarche de reconversion.

Ensuite, la démarche complexe de définition de l'adéquation entre les besoins identifiés, les réelles possibilités du site, la reconversion possible et les sources de financement va permettre de mettre en place un projet urbain qui pourrait être à l'origine d'un regain d'attractivité.

La reconversion des friches militaires, quelle que soit la commune considérée, a pour objectif d'inverser une tendance en initiant un cercle vertueux pour répondre à des problématiques clairement identifiées.

Cependant, alors que l'intégration au projet urbain de la ville nécessite d'envisager la requalification en lui appliquant des axes stratégiques généraux, le montage du projet urbain de requalification urbaine de ces friches militaires a parfois été décliné plus finement pour en optimiser l'effet levier.

Ceci permet *a priori* de dégager certains atouts ou faiblesses pour optimiser les résultats de la reconversion. Ainsi, alors que le projet urbain comprend cinq composantes génériques applicables au projet urbain de reconversion des friches militaires étudiées, la définition globale de ces éléments et leur mise en pratique ont permis de caractériser des atouts et des faiblesses sur lesquels il pourrait être intéressant d'accorder une attention particulière en vue d'une optimisation des résultats du projet urbain, notamment en termes d'attractivité.

Condition sine qua non pour initialiser le projet de reconversion d'une friche militaire, la volonté de projet se caractérise par la conviction que la reconversion de la friche bénéficiera à l'ensemble du territoire concerné. La première déclinaison de la manifestation de cette volonté semble se définir par la désignation d'une structure qui porte le projet à l'échelle du territoire de façon cohérente. Véritables piliers, elle permet l'aboutissement des études préalables à la reconversion, la coordination avec des acteurs locaux pour identifier des diagnostics en cohérence avec le territoire vécu et elle facilite le montage du projet, notamment sur un plan financier.

Le projet urbain de requalification d'une friche militaire se base conjointement sur l'existence d'une situation de référence favorable au montage du projet avec des besoins identifiés, tout en faisant de la friche à reconvertir un objet de convoitise. Lorsque la décision de reconvertir un site est prise, c'est une opportunité de faire réaliser des diagnostics détaillés visant à mettre en évidence les besoins de la commune et à fixer des axes stratégiques de développement urbain : À l'issue de ces diagnostics, des besoins à l'échelle de la métropole ou de la communauté de communes sont été identifiés comme pouvant être satisfaits par la reconversion de la friche. Ils sont immédiatement intégrés dans la définition du projet de reconversion.

Cependant, sans que l'existence de ces besoins ne soit remise en question, ils ne font pas toujours l'objet d'une priorisation. Ils peuvent alors être une source de perte de temps, ou d'argent, et à terme de cohérence, dans le cadre d'une reconversion menée dans une échelle de temps contrainte.

Dans le cadre des diagnostics indispensables à la définition des objectifs de la reconversion pour la mise en place du projet de requalification d'une friche militaire, il importe donc de prioriser les actions à entreprendre en fonction d'une hiérarchisation des objectifs à atteindre. Une telle démarche permettra d'effectuer les arbitrages adéquats en cas de besoin et de conserver une cohérence au projet d'ensemble.

Le contexte actuel de la reconversion des sites militaires, avec la mise en place de contrats de reconversion, oblige les collectivités à une certaine rapidité dans la définition de leurs objectifs de reconversion, parfois au détriment d'un certain réalisme quant à leur faisabilité. Bien que le contexte financier de la reconversion soit souvent contraignant, il importe pourtant de pouvoir laisser au projet urbain de requalification d'une friche militaire une certaine souplesse qui lui permette de s'adapter aux réalités du territoire vécu.

Au-delà des strictes composantes des projets urbains, l'étude des sites réalisée (Lotz, 2017) préalablement, a permis de distinguer des caractéristiques qui semblent être des atouts optimiser l'intégration de la friche reconvertie dans le cadre des attendus du projet urbain :

Dans chaque site, il a été constaté, dès le début de la reconversion, l'installation d'acteurs institutionnels qui semblent donner l'image d'une pérennité du projet et favorisent ainsi une notion de confiance.

L'accueil des sièges des communautés de communes, ou des centres de formations publics permet aux entreprises qui souhaitent s'installer d'avoir la garantie de bénéficier de locaux refaits à neuf, offrant un certain espace et des possibilités de parking pour une certaine durée. Durant les premières années du projet de reconversion, les aides spécifiques telles les AFR créent un contexte encore plus favorable.

Dans un contexte économique fluctuant, l'installation d'acteurs institutionnels, ou dans tous les cas de vecteurs de stabilité, dès les premiers temps de la reconversion, peut être considérée comme un premier effet levier : l'investissement financier réalisé pour la rénovation de leurs structures d'accueil pourrait être compensé par l'attraction de nouvelles entreprises désireuses de bénéficier de ce contexte sécurisant et de confiance dans l'avenir de la reconversion.

Dans un contexte de concurrence interurbaine accrue et de multiplication de la reconversion de friches urbaines de toutes natures, il importe pour les villes concernées par la reconversion d'un site militaire de se démarquer pour gagner en attractivité. Pour cela, deux pistes ont été explorées avec succès par les villes étudiées, tout en restant dans la cohérence du projet urbain : le label comme produit d'appel et le choix d'une reconversion porteuse d'une image éco-responsable.

Dans un contexte urbain qui intègre la planification comme condition sine qua non, la reconversion d'une friche, en particulier militaire, ne peut se faire en dehors d'un projet urbain d'ensemble. Alors que la notion de projet urbain est bien connue, que la reconversion des friches est devenue une banalité, le cas particulier des friches militaires permet une mise en perspective originale du projet urbain, basée sur les études de terrain réalisées par l'auteure.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

INGALLINA P., *Le projet urbain, une notion floue*, Paris : Presses universitaires de France, collection Que sais-je ? 2008, 127 p.,

LAPERERRIERE, H. « Lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais » AUGUSTIN J.P. et LATOUCHE D., *Lieux culturels et contextes de villes*, Paris : Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1998, pp.113-135 ;

LOTZ S. « l'effet levier de la reconversion des sites militaires dans le cadre du renouvellement urbain en France », thèse de doctorat en urbanisme et aménagement du territoire réalisée sous la direction de Sonia Guelton, Lab'urba, école d'urbanisme de Paris, Paris 13, 660 page, 2 tomes

TOMAS F., « Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes », TOUSSAINT J-Y et ZIMMERMANN M., *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, Lyon : Pierre Mardaga éditeur. 1998, pp. 15-34.

Concevoir la ville de demain par le projet exploratoire : cadres, pratiques et processus liés à une démarche de conception innovante

*Design the city of tomorrow by the exploratory project:
frameworks, practices and processes related to an innovative design approach*

Nicolas LAVOIE
Candidat au doctorat, Université de Montréal, Faculté d'aménagement
nicolas.lavoie@umontreal.ca

Christophe ABRASSART
Professeur, Université de Montréal, Faculté d'aménagement, École de design

Franck SCHERRER
Professeur et directeur, Université de Montréal Faculté d'aménagement, École d'urbanisme et
d'architecture de paysage Laboratoire Ville prospective

RESUME :

Plusieurs changements technologiques et l'avènement de nouvelles préoccupations sociales signalent l'apparition d'un nouveau défi d'innovation économique et d'inclusion sociale, en plus de celui de la transition vers la société écologique et intelligente. Ces défis appellent visiblement à une révision des processus de planification de projet urbain pour explorer le potentiel de nouveaux paradigmes. Des méthodes de management de l'innovation semblent à cet égard prometteur, mais leur application dans la sphère publique ou en milieu urbain constitue un champ très ouvert. L'un de ces outils méthodologiques appelés DKCP (ou Diagnostic-*Knowledge*-Concept-Proposition) a été utilisé à Montréal pour élargir les possibilités de projets pour les 20 prochaines années. L'utilisation de cet outil a nécessité une révision de l'identité de référentiels professionnels en matière d'habitat, de travail, de divertissement et de mobilité en rupture avec les paradigmes connus. La démarche a permis d'explorer et de mettre en débat des possibilités inédites du territoire.

Mots-clés : Conception réglée, conception innovante, prospective, routines

ABSTRACT:

Several technological changes and the emergence of new social concerns signal the emergence of a new challenge of economic innovation and social inclusion, in addition to the transition to an ecological and smart society. These challenges clearly call for a review of urban project planning processes to explore the potential of new paradigms. Innovation management methods seem promising in this respect, but their application in the public sphere or in urban areas is a very open field. One of these methodological tools called DKCP (or Diagnosis-*Knowledge*-Concept-Proposition) has been used in Montreal to widen the possibilities of projects for the next 20 years. The use of this tool necessitated a revision of the identity of professional repositories for housing, work, entertainment and mobility that break with known paradigms. The process has made it possible to explore and debate new possibilities of the territory.

Keywords: Set design, innovative design, foresight, routines

Dans les années à venir, les villes canadiennes feront face à des défis de plus en plus complexes liés à l'apparition de nombreux changements sociaux, économiques et technologiques. Ces défis se traduisent notamment par une nouvelle manière de voir les activités traditionnelles :

- l'habiter sera marqué par la flexibilité et abordabilité des logements, la recherche d'une densité conviviale, la réinvention de la cellule familiale, le nomadisme;
- le monde du travail sera influencé par l'éclatement des formes et des lieux de travail, l'innovation ouverte et l'apparition de communauté d'innovations, le robotisme, le travail expérientiel;
- le divertissement devrait être redéfini pour tenir compte de l'individualisation des loisirs, l'éclatement des rythmes urbains, la ludification de la ville;
- la notion de proximité pourrait être redéployée par le désir d'une mobilité expérientielle, la délocalisation tous azimuts des activités, l'internet mobile, l'ubiquité.

Ils interrogent également les pratiques, outils, et méthodes d'intervention en urbanisme, notamment pour outiller l'amont des politiques publiques (Ascher, 2006). Ces pratiques doivent permettre de s'adapter à des changements fonctionnels.

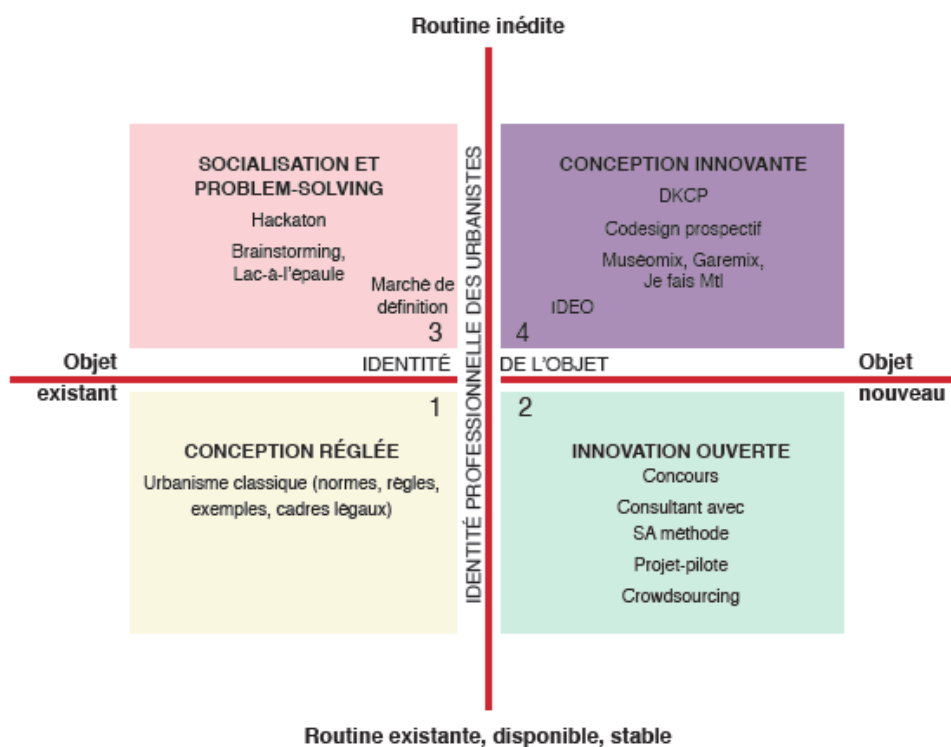
Or, de telles méthodes qui permettent de revisiter l'identité des objets existent au sein de certaines grandes entreprises (Arnoux, 2013; 2016; Potier et al., 2015). Elles introduisent des éléments de rupture dans la conception du rôle des acteurs, dans l'attribution de nouvelles fonctions à des objets, ou en permettant une régénération des tâches et des emplois (Le Masson et al., 2006). La transposition de ces méthodes au secteur public est actuellement limitée à quelques organisations ayant des missions particulières (le déplacement des personnes en milieu urbain à la RATP (Amar et Michaud, 2009), ou interurbains avec la SNCF (Laousse et Hooge, 2016). Cependant, en les associant aux méthodes prospectives (Durance et Godet, 2009), elles pourraient vraisemblablement être utiles pour repenser l'ensemble des fonctions municipales.

Si cette transposition s'avère utile et efficace, ce qu'appuiera le cas montréalais qui sera présenté, elle soulève un questionnement : comment intégrer cette nouvelle démarche à la fois prospective et innovante dans le travail des urbanistes, notamment en amont des projets urbains, pour faire en sorte que l'urbanisme soit pleinement en mesure de répondre aux défis de la ville socialement inclusive, intelligente et durable? Poser cette question conduit à s'intéresser aux pratiques, référentiels et aux paradigmes qui structurent les routines des urbanistes. Ce concept de routine a été utilisé en théorie des organisations pour caractériser les activités et penser une généalogie des modèles productifs, les dynamiques d'apprentissages associés et les performances possibles (Brem, 2017; Coriat et Weinstein, 1995; Nelson et Winter, 1982).

Il nous apparaît donc envisageable de transposer la notion de routine en urbanisme en général et dans la phase exploratoire du projet urbain en particulier. Il s'avère possible de reconstruire une matrice des différentes étapes de construction de cet espace de réflexion exploratoire et de leur réinsertion dans des étapes de mises de l'avant. Cela revient à se questionner sur l'identité de l'objet pour passer du paradigme existant vers la révision complète de son identité. D'autre part, il est aussi nécessaire de questionner

sur l'identité professionnelle des urbanistes en se demandant comment il est possible de passer des routines réglées (routines professionnelles qui permettent de supporter leur travail; manières de concevoir et de faire; répertoire de connaissances et d'actions tacites; capacité d'agir et d'apprendre) vers des routines d'explorations de la conception innovante (habilité à identifier les connaissances manquantes du *dominant design* d'un objet; habilité à produire des expansions qui augmentent les fonctions initiales du *dominant design*; enthousiasme et excitation dans le processus créatif (Rampa et al., 2017)).

En recourant au modèle développé par Manzini et Jégou (2000) de ces différents rôles de l'urbaniste, il est possible de mettre en tension ces deux dimensions identitaires de l'objet et de la routine :



© Nicolas Lavoie, 2018

Case 1. (routine existante, objet existant). On y retrouve les pratiques traditionnelles bien maîtrisées des urbanistes, fortement marquées par une connaissance très fine des objets, marquée par les apprentissages passés, mais aussi par les outils d'encadrement réglementaire, juridique ou législatif, les budgets, les pratiques exemplaires, etc.

Case 2. (routine existante, objet nouveau). Celle-ci est formée de pratiques d'innovation ouverte. Celle-ci souvent menée par un consultant qui dispose d'une méthode qu'il applique de manière uniforme, peu importe le contexte. Des activités normées (concours d'architecture ou de design) pour susciter l'innovation urbaine, par exemple dans des projets d'écoquartiers (Susse et al., 2011), appartiennent aussi à cette catégorie. Cependant, ces démarches ne permettent pas d'apprendre sur le processus d'innovation puisque celui-ci s'appuie sur les routines des autres (ceux qui concourent).

- Case 3. (routine inédite, objet existant). Cette dimension est celle des outils créatifs permettant de jouer sur la (ré)organisation des formes, des activités, des acteurs. Typiquement, ce sont des activités de partage de connaissances (Lehman, et al., 2015) ou de brainstorming. Par contre, ces positions restent dans le paradigme existant. Elles favorisent la socialisation des idées existantes, sans que leurs fondements soient requestionnés (Agogué et al., 2013).
- Case 4. (en dehors du paradigme et créative). Celle-ci est composée d'outils ou des méthodes permettant de faciliter le processus de rupture dans la perception ou la conception des référents urbanistiques, de questionner l'identité des objets ou des acteurs. Quelques exemples de « remix » (Muséomix, Garemix) sont connus et largement diffusés.

Actuellement, les pratiques en urbanisme sont essentiellement confinées dans la première case. Quelques tentatives de débordement dans les cases 2 et 3. Par contre, les apprentissages restent propriétés des concepteurs ou encore les participants restent confiner dans leurs pratiques habituelles. Or, c'est dans la quatrième case dans laquelle l'urbaniste peut réellement de permettre d'attribuer de nouvelles identités aux objets, qui conditionneront par la suite des routines professionnelles créatives (Le Masson, 2006). Cette attention sur cette phase d'exploration a d'ailleurs été vécue à Montréal, avant la tenue des concours par exemple, pour ouvrir certains concours de réaménagement de nouvelles bibliothèques à Montréal sur de nouveaux usages et utilisateurs possibles (Abrassart et al. 2015). C'est donc un espace inédit qui mérite de s'y attarder.

Nous avons appliqué une telle phase de conception innovante et avons évalué en quoi celle-ci complète (et non pas remplace) les routines professionnelles. Cette méthode, dite DKCP¹ (Amar et Michaud, 2009; Hatchuel et al., 2009) favorise ainsi la formalisation d'idées créatives à partir d'une problématique particulière formulée en termes neutres. Ce processus est activé par la formulation d'un concept déclencheur². En ajoutant de nouveaux attributs, puisés à la suite d'une disjonction des connaissances, il est possible de partitionner ce concept déclencheur pour ainsi ouvrir de nouvelles voies d'exploration à partir d'une (re)formulation audacieuse du problème (imaginer par exemple une place publique rétractable plutôt que simplement une place publique confortable). Le processus d'expansion des connaissances et des concepts permet, après quelques étapes, de créer une arborescence de nouvelles fonctions, usages, designs, inattendus conduisant à un ou plusieurs prototypes inédits.

¹ Cette méthode tire son nom des quatre principales phases de son raisonnement : une phase préliminaire de diagnostic (D); une réflexion sur les connaissances (phase K-« Knowledge »); une phase de travail sur les concepts (C); et une phase de mise en Propositions (P).

² Un concept déclencheur constitue une formulation audacieuse d'une problématique, sur une description originale d'une manière de la résoudre. De prime abord, elle ne possède pas de statut logique (Hatchuel et Weil, 2002), et elle est donc considérée de prime abord comme ni vraie, ni fausse. Un exemple de ce qu'est un concept déclencheur : concevoir un bateau qui vole. En apparence, un bateau flotte mais ne vole pas. En adossant des principes propres à l'aviation, il a été possible de concevoir l'hydroptère (Agogué et al. (2013)). Les exemples proposés dans le présent précisent cette définition.

Le premier territoire d'expérimentation de cette méthode DKCP s'est effectuée dans l'Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, un des 19 arrondissements de Montréal. Celui-ci a proposé à l'équipe du Lab Ville prospective de l'Université de Montréal d'enclencher une réflexion pour identifier des pistes inédites (Abrassart et al., 2018). L'Arrondissement a exprimé sa vision initiale dans les termes suivants « Vivre, travailler et se divertir dans son quartier en 2037 » (plus simplement intitulé P37). En effet, dans les vingt prochaines années, l'arrondissement sera, comme le reste de la collectivité montréalaise, fortement transformé par l'arrivée de nombreux changements sociaux, économiques et technologiques évoqués au début de ce texte. L'Arrondissement est d'avis que ces changements auront un impact sur l'aménagement de son territoire et qu'il est donc impératif de les intégrer dans une réflexion de réflexion d'un projet territorial. Ainsi, ces mutations pourraient également générer de nouveaux besoins, inspirer des styles de vie inédits ou encore engendrer une nouvelle de gouvernance, plus réactive et anticipatrice. Cette entité municipale souhaitait donc mieux identifier ces évolutions qui auront des conséquences sur la prestation de ses services. Les quatre étapes de la méthode ont été appliquées en continuum sur une période d'environ cinq mois.

Quatre concepts projecteurs permettant de revisiter les problématiques initiales de l'arrondissement (vivre, travailler, se divertir, la proximité (250 m) ont été proposés :

1. Les milieux de vie circulaires à énergie positive
2. Les éco-pôles de compétitivité positive
3. L'économie mobile de fonctionnalité
4. Les zones e-care avec compagnon robot

Après une brève introduction aux principes de la prospective stratégique et de la conception innovante, les participants ont ensuite été invités à se répartir en groupe de travail préalablement formés par l'équipe de recherche. Trois activités d'avant-projet ont été mises en place :

1. Le premier exercice de codesign visait à demander aux participants de présentés les éléments du scénario représentant un intérêt (adhésion) ou un désintérêt (lassitude).
2. Le deuxième exercice qui s'en est suivi visait à enrichir les scénarios déclencheurs présentés en introduction. Il s'agissait pour les participants d'imaginer une logique de mise en route du scénario à travers la journée d'une famille en 2037 (quel agenda, quelles expériences de vie, de travail et de divertissement ?)
3. Le dernier un exercice visait à concevoir des stratégies possibles pour orienter l'arrondissement vers le futur souhaitable.

	Phase	Description
Avant-projet	D	Réalisée par l'équipe de l'université de Montréal en étroite collaboration avec une « équipe-projet » formée de professionnels et de cadres (dont la moitié provenant du monde de l'aménagement du territoire).
	K	Produite de l'université de Montréal en étroite collaboration de trois conférenciers. Les présentations de ceux-ci ³ ont porté sur la mobilité expérientielle, la ville et le vieillissement et les tiers-lieux. L'exploration des tendances actuelles et leur extrapolation ont permis d'imaginer quatre évolutions par variables, appelées dans le cas présent des « hypothèses d'évolution ». Chacune de ces hypothèses a été brièvement décrite à l'équipe-projet afin de partager de façon transparente la réflexion sous-jacente à l'élaboration de ces dites « hypothèses d'évolution ». Ces tendances se sont appuyées sur un repérage des « non-savoirs » potentiellement déterminant pour innover.
	C	La mise en route de cette phase a pris la forme de l'organisation et de la tenue d'un atelier de codesign prospectif avec des parties prenantes de l'arrondissement. L'atelier de codesign favorise une réflexion vis-à-vis des transformations qui seront vécues par l'arrondissement au fil des années à venir afin de mieux y répondre.
Avant-projet et projets P		<p>Quelques propositions ont été suggérées lors de la tenue de l'atelier de codesign. Cette étape d'avant-projet permettra de proposer une variété de projets que l'Arrondissement pourrait mettre de l'avant dans les prochaines années afin de tenter de répondre aux nouveaux enjeux identifiés d'entrée de jeu.</p> <p>Cette phase est présentement en cours.</p>

Les résultats demeurent encore préliminaires. Ils seront complétés à l'hiver 2018 par des entretiens semi-dirigés avec des membres de l'équipe-projet, qui ont également été interrogés au tout début du processus. La comparaison avant-après le recours à la méthode DKCP en sera ainsi facilitée. Mais déjà certains constats semblent émerger :

³ Nos remerciements vont à Georges Amar, Sébastien Lord et Marie D. Martel.

- L'introduction d'une nécessaire déterritorialisation au début du processus. Cette idée suggère, à la lumière de la proposition de Claude Raffestin reprise par Klauser (2012), non pas d'ignorer les contraintes spatiales ou techniques, mais plutôt de s'en éloigner temporairement, pour mieux explorer le « champ des ruptures et des possibles » (Godet, 1985). À défaut, lorsque les contraintes spatiales agissent comme des fixations cognitives (Hatchuel et al., 2011), elles limitent la pensée expansive.
- Le décloisonnement disciplinaire permet d'impliquer dans le processus une diversité de savoirs et de disciplines (génie, sciences de la santé, arts, agroalimentaire, etc.), Ceux-ci permettent de repenser l'identité des projets et les routines des urbanistes.
- Un urbanisme participatif sous le signe de la coconception (Ozderlik et Terrin, 2015). Le délai de réalisation du projet urbain ou territorial prospectif impose de mettre de côté les attentes à court terme des participants. Ceux-ci peuvent alors être identifiés en fonction de leur capacité à « expansionner » les connaissances mobilisées dans le projet urbain.

S'il est vraisemblable d'imaginer une complexification du projet urbain et du projet territorial, force est d'admettre que cette complexification doit passer par l'outillage de l'avant-projet.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Abrassart, Christophe, Scherrer, Franck, Lavoie, Nicolas, Rodrigue, Antoinette et Labonté, Émilie (2018). *Vivre, travailler, se divertir à Rosemont-La Petite-Patrie en 2037*. Montréal. Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie et Lab Ville prospective, Université de Montréal. 53 p.

Agogué, Marine, Poirel, Nicolas, Pineau, Arlette, Houdé, Olivier et Cassotti, Mathieu. (2013). The impact of age and training on creativity: A design-theory approach to study fixation effects. *Thinking Skills and Creativity*, 11, p. 33-41.

Amar, Georges et Michaud, Véronique (2009). *La marche au cœur des mobilités : état des connaissances*. Lyon: Éditions du CERTU. 69 p.

Coriat, Benjamin et Weinstein, Olivier (1995). *Les nouvelles théories de l'entreprise*. Paris: Librairie générale française. 218 p.

Hatchuel, Armand, Weil, Benoit et Le Masson, Pascal (2009). *Design Theory and Collective Creativity : A Conceptual Framework to Evaluate KCP Process*. Communication présentée à International Conference on Engineering Design, ICED'09, Stanford University. 12 p.

Hatchuel, Armand, Le Masson, Pascal et Weil, Benoit. (2011). Teaching innovative design reasoning: How concept-knowledge theory can help overcome fixation effects. *Artificial Intelligence for Engineering Design, Analysis and Manufacturing*, 25(01), p. 77-92.

Le Masson, Pascal, Weil, Benoit et Hatchuel, Armand (2006). *Les processus d'innovation : conception innovante et croissance des entreprises*. Paris: Hermes Science publications. 470 p.

Rampa, Romain, Abrassart, Christophe et Agogué, Marine. (2017). Training for Innovative Design to Increase Organizational Creativity : A Longitudinal Study of Hdoro Quebec's

Research Center. Dans Alexander Brem, Rogelio Puente-Diaz et Marine Agogué (Sous la direction de), *The Role of Creativity in the Management of Innovation: State of the Art and Future Perspectives for Research*. New Jersey: World Scientific. p. 97-113.

Scherrer, Franck, Lavoie, Nicolas, Abrassart, Christophe et Bastin, Agnès. (2017). La conception innovante en urbanisme. Recherche-expérimentation pédagogique associée à l'atelier de maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal. *Revue internationale d'urbanisme*, 3, 26 p. Repéré à <http://riurba.net/Revue/la-conception-innovante-en-urbanisme-recherche-experimentation-pedagogique-associee-a-latelier-de-maitrise-en-urbanisme-de-luniversite-de-montreal/>

La ville productive : un changement de paradigme pour le projet urbain ?

The productive city: a paradigm shift for the urban project?

Kristel MAZY
Maitre de Conférences
Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons
Centre de recherche URBAInE
Kristel.Mazy@umons.ac.be

Jean DEBRIE
Professeur en Aménagement et Urbanisme
Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne
UMR Géographie-Cités, laboratoire CRIA
jean.debie@univ-paris1.fr

RESUME :

Cette communication interroge le rôle controversé du projet sur des espaces soumis à de fortes tensions foncières : *les waterfronts*. Pour des raisons économiques, institutionnelles ou des cultures de métiers différentes, le projet urbain a parfois participé à reproduire la séparation des fonctions sur les interfaces ville-port. Néanmoins, la promotion de la ville multifonctionnelle a conduit récemment à la diffusion du concept de ville productive. Ce concept sous-entend alors des enjeux de mixité fonctionnelle dans les grands projets urbains. Cette entrée est-elle susceptible d'opérer un changement de paradigme du projet urbain, sur ces espaces convoités ? A travers des projets conduits à Bruxelles, Lille et Paris, mais aussi de réflexions au sein de concours et biennale d'architecture et d'urbanisme, nous montrerons les écarts et les rapprochements entre les discours, les objectifs formulés autour de la ville productive, et les réalités de leur conception, programmation et construction.

Mots-clés : projet urbain, Waterfronts, Ville productive

ABSTRACT:

This paper focuses on the controversial role of the project implemented on highly coveted spaces: the waterfronts. For economic, institutional reasons or different professional cultures, the urban project has sometimes participated to reproduce the separation of functions on city-port interfaces. Nevertheless, the promotion of the multifunctional city has recently led to dissemination of the concept of productive city. This concept implies issues related to functional mix in major urban projects. Is this new input likely to develop a paradigm shift of the urban project, on these coveted spaces? Through projects led in Brussels, Lille and Paris, but also current reflexions, we will show the gaps and rapprochements between discourses, objectives formulated on the productive city and the realities of their conception, programming and building.

Keywords: urban project, Waterfronts, Productive city

Cette proposition de communication interroge le rôle controversé du projet sur des espaces soumis à de fortes tensions foncières : les *waterfronts*.

Par « projet », nous entendons l'entrée d'un mode d'action et de transformation des territoires. Figure du tournant post-fordiste en urbanisme, le projet naît de l'influence des outils de l'économie et du management tourné autour des concepts de flexibilité et de polyvalence. Ce concept, volontairement indéterminé, puisqu'il prend ses qualités dans sa souplesse, prend surtout sens par rapport à l'évolution qu'il donne à la démarche de plan. De là, il s'oppose à l'urbanisme fonctionnaliste qui avait généré des ruptures physiques dans la ville par la séparation des fonctions et des circulations. Par des approches de type « managérial », se voulant articuler les différentes dimensions et modes d'action, l'urbanisme par projet répond également à la montée des enjeux d'attractivité, de compétitivité, de communication dans les politiques urbaines. En effet, dans le cadre conjugué de la globalisation de l'économie et de la recomposition des Etats, ces dernières doivent faire face à un contexte de plus grandes incertitudes mais aussi plus ouvert aux initiatives, qui vont amener les villes à définir des stratégies sur la valorisation de leurs ressources.

L'urbanisme par projet fait néanmoins débat.

D'une part, les défenseurs de la démarche de projet valorisent de nouvelles possibilités d'organisation, adaptées à des contextes plus incertains. En effet, le terme de projet implique une certaine idée de souplesse et d'adaptation aux réalités des attentes (dans la relation entre les échelles, les périmètres administratifs et politiques, le temps de la réalisation) (Ingallina 2001). Les processus itératifs et souples qu'ils mettent en œuvre permettraient d'articuler ces différentes échelles spatiales et temporelles (Ascher 1995). Au cœur de ces démarches transversales, se situe l'outil du dessin, acte de médiation entre divers matériaux extra-disciplinaires (Gregotti 2006). Ce changement des modes de faire la ville implique aussi une évolution des métiers qui lui sont liés. Si les experts jouaient et jouent encore un rôle crucial pour l'élaboration des scénarios, il s'agit aujourd'hui davantage de générer la mobilisation des acteurs autour d'un projet, pour laquelle ces études deviennent des supports de dialogue et non plus l'expression figée de l'aboutissement d'un processus. D'autre part, ses détracteurs dénoncent le signe d'une soumission de l'urbanisme au marché, surdéterminé par une image univoque et stéréotypée de la ville, marquant une tendance à ne plus devenir qu'un ensemble de mesures d'accompagnement des dynamiques locales de valorisation (Genestier 1993). En outre, les critiques portent également sur leurs effets d'exclusion. En ce sens, la critique vise les processus de projet, capables d'exclure à la fois les enjeux et les groupes susceptibles de briser la mécanique consensuelle du projet (Pinson 2009).

Les *waterfronts* ont largement été investis par les projets urbains, depuis les années 1950 aux Etats-Unis. En effet, les enjeux d'attractivité font de la présence de l'eau à proximité des centres urbains un atout pour la définition des projets-objets-phares censés promouvoir l'image de la ville à l'extérieur. En outre, cette présence de l'eau induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau (Chaline et Rodrigues Malta 1994). Ces *waterfronts* sont également le support de logiques récréatives et du développement de nouveaux espaces publics portés par les acteurs de l'action publique urbaine dans les centres métropolitains.

Dans de nombreux cas de *waterfronts*, à l'interface du port et de la ville, le projet urbain a participé à accélérer la déconnexion ville-port. Tendanciellement à confirmer les critiques de la démarche de projet, ces déconnexions se matérialisent par la reproduction des coupures fonctionnelles de l'ère industrielle. La création d'un système « ville » enserme et finit par exclure, geler ou délocaliser les sites d'activités portuaires subsistants. La difficulté de mener des approches transversales entre sphères urbaines et portuaires s'explique par des facteurs institutionnels, culturels et économiques. Institutionnellement, les processus de projet butent sur un cloisonnement, lié à l'empreinte de la structure de gouvernance ville-port sur les systèmes décisionnels. Culturellement, les traverses qui tendent à dissocier ville et port concernent plus particulièrement les difficultés à construire un processus capable de faire rencontrer des cultures de projets variées. Outre les obstacles intrinsèques aux mécanismes propres du processus de projet, c'est finalement l'environnement dans lequel, ou pour lequel il évolue qui pèse sur ses rouages et influence les décisions. En effet, ces espaces, à la limite du port et de la ville, cristallisent des débats portés à plus grande échelle, tels que les choix économiques, qui interrogent la réindustrialisation, la poursuite de la tertiarisation, la montée de l'économie résidentielle dans nos villes européennes. L'apanage des deux dernières formes, consolidée par la différence de rente foncière entre les fonctions urbaines (résidentielles, commerciales, touristiques, administratives, etc.) et industrialo-portuaires, et la tentation de créer une plus-value sur ce différentiel, peut ainsi amener à accélérer la reconversion des terrains portuaires vers d'autres types d'activités (Mazy 2017).

Néanmoins, la promotion de la ville multifonctionnelle a conduit récemment à la diffusion du concept de ville productive. En réaction à l'urbanisme de zoning, où chaque fonction urbaine devait trouver un environnement optimisé pour se développer, le discours sur la ville productive prône la réconciliation de l'habitat et de l'activité économique dans un même espace au cœur des métropoles. Ce concept sous-entend alors des enjeux de mixité (des fonctions) dans les grands projets urbains.

En 2014, dans le cadre des réflexions sur le Grand Paris, Djamel Klouche, architecte urbaniste à l'AUC et professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles soutenait que « la métropole contemporaine doit être capable d'accueillir aussi bien un siège social d'une compagnie internationale qu'un back-office, une société de services, une startup, une fabrique ou un atelier de création/production. A la différence des logiques d'entreprises classiques, les entrepreneurs de la nouvelle économie productive fonctionnent en effet sur des logiques de projet, d'équipes, de groupements ponctuels ou de collectifs peu institutionnalisés. Ils cherchent des localisations dans l'urbain, dans des locaux adaptables, flexibles, et surtout à des loyers largement inférieurs aux produits tertiaires classiques indexés sur le marché dit normal ».

Par ailleurs, en 2016, une exposition « A good City Has Industry » se tient au BOZAR à Bruxelles. Une conférence préparatoire de Mark Brearley, Professeur à la Cass Business School à Londres avait mis l'accent sur l'importance de l'industrie pour la ville. Son expérience en tant que conseiller du bourgmestre londonien l'a convaincu du lien indissociable entre une capacité de production et la ville. « Les régions métropolitaines ont tout à gagner en se fondant sur une économie qui s'appuie sur une production et une force de travail locales. Bien plus encore, l'industrie doit participer à la création de nouveaux espaces publics qualitatifs, plutôt que de s'éloigner et de se morceler en périphérie ».

Cette entrée de la ville productive est-elle susceptible d'opérer un changement de paradigme du projet urbain, sur ces espaces convoités ?

Nous montrerons les écarts et les rapprochements entre les discours, les objectifs formulés autour de la ville productive et les réalités de leur conception et construction. Dans le cadre de cette analyse, nous mobilisons des projets conduits à Bruxelles (site Biestebroek), Lille (site Port de Lille), Paris (sites de Tolbiac et d'Issy Les Moulineaux) mais aussi des réflexions récentes ou en cours. Celles-ci sont développées notamment dans le cadre :

- Du concours européen European 14 (2016-2017), qui fait « des villes productives » son thème central
- De l'IABR (la Biennale Internationale d'Architecture de Rotterdam), articulée autour du sujet « The Next Economy » en 2016
- Du projet européen Interreg « Connecting Citizen Ports 21 » (CCP21), dont un des objectifs est d'encourager la cohabitation pour une utilisation innovante et multimodale de l'espace pour assumer l'hybridation effective des programmes et des fonctions, le projet doit en effet faire face à certains obstacles ou contradictions :
 - La garantie juridique des affectations dans un contexte où les défenseurs de l'urbanisme de projet soutiennent davantage les outils d'orientation que les outils réglementaires ;
 - La mobilisation d'acteurs régionaux ou nationaux, compétents dans les domaines portuaires et industriels, dans un contexte où les projets urbains sont souvent portés à l'échelon local ;
 - L'acceptation sociale des activités productives dans un contexte où les projets urbains tentent d'attirer les classes sociales mobiles

Ces différents enjeux amènent le projet à renouveler ses contours pour faire collaborer des acteurs dont les objectifs, les modes de concevoir et de faire ont évolué distinctement depuis l'ère industrielle. Une attention particulière sera donc portée sur trois éléments : la modification des objectifs de différents projets sur les fronts portuaires de Bruxelles, Lille et Paris (vers de nouvelles mixités ?) dans un contexte de réflexion sur la place des activités productives dans l'espace urbain, l'évolution du jeu d'acteurs impliqués par cette formalisation d'objectifs nouveaux (négociations, débats publics, instruments mis en place), et enfin, l'analyse des modalités de conception et de programmation de ces projets urbains portuaires.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Ascher, François. 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: OdileJacob.
- Chaline, Claude, et Rachel Rodrigues Malta. 1994. *Ces ports qui créèrent des villes coordination, Rachel Rodrigues Malta*. Maritimes. Paris: Ed. l'Harmattan.
- Genestier, Philippe. 1993. « Que vaut la notion de projet urbain? », *L'architecture d'aujourd'hui* 288:40- 46.
- Gregotti, Vittorio. 2006. *Dix-sept lettres sur l'architecture*. Marseille: Parenthèses Editions.
- Ingallina, Patrizia. 2001. *Le projet urbain*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Mazy, Kristel. 2017. « Repenser les liens entre Bruxelles et son port: un enjeu d'aménagement pour la zone du Canal ». *Brussels Studies*, n° 110.
- Pinson, Gilles. 2009. *Gouverner la ville par projet urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris: Sciences Po les presses.

La scénarisation comme méthode de projet

Scenarisation as a project method

TVK
Pierre Alain Trévelo
Antoine Viger-Kohler
Architectes et urbanistes

RESUME :

Depuis plusieurs années, au sein de l'agence d'architecture et d'urbanisme TVK, nous avons développé une méthode de projet partagée avec de nombreux partenaires appelée scénarisation. Elle vise à conduire la transformation du territoire par une prise en compte active du temps et des périodes qui peuvent le composer. La scénarisation cherche à examiner les différents états d'un lieu dans la durée, là où la planification traditionnelle ne définirait que l'état le plus lointain comme un objectif ultime et idéal à atteindre. Les 20^{èmes} Rencontres de l'APERAU seraient l'occasion d'échanger autour de cette démarche, aujourd'hui éprouvée sur plusieurs projets. Elle constitue une méthode collective et intégratrice (au sein de l'équipe de maîtrise d'œuvre, comme interface avec la maîtrise d'ouvrage ou les usagers), ainsi qu'une modalité de « représentation » du projet. Il s'agira donc de présenter les fondements théoriques de cette méthode et d'en faire un retour d'expérience à la fois sur sa dimension opérationnelle que pédagogique.

Mots-clés : scénarisation, temporalités, processus, méthode

ABSTRACT:

For many years, within TVK, the agency for architecture and urban design, we have developed a project method shared with numerous partners, called 'Scenarisation'. It aims to lead a territory's transformation by an active awareness of the times and periods which may compose it. Scenarisation seeks to examine the different states of a place over time, where traditional planning would only define the furthest state as an ultimate objective and ideal goal. The 20th Meeting of l'APERAU would be the occasion to discuss collectively this approach, now tested in many projects. It constitutes a collective and inclusive method (both for the management team and as a tool for dialogue with the contractors or users), as well as a form of 'representation' of the project. It will therefore consist in developing the theoretical foundations of this method, and to feedback at the same time on the operational and pedagogic aspects of the experience.

Keywords: scriptwriting, temporalities, process, method

Interpréter une certaine crise du projet, considéré comme un moyen d'intervenir sur le cours du temps, revient parfois à annoncer sa disparition : projeter, planifier pourraient être désormais voués à l'échec, face à la complexité, au caractère insaisissable, inextricable et imprévisible, des formations urbaines contemporaines. La solution résiderait au mieux dans l'action temporaire et le court-termisme, au pire dans l'inertie ou l'inaction ...

Affirmer la pertinence et l'actualité du projet face aux défis urbains actuels (environnementaux, démographiques, démocratiques, sociétaux), demande certainement d'en faire un outil plus résilient face aux aléas. Il s'agit alors d'augmenter sa capacité d'ouverture, d'évolution et d'adaptation, sa malléabilité et sa prise en compte des complexités temporelles. La proposition qui suit propose de penser le projet, comme un outil qui règle le rapport de l'espace et du temps. La spatialisation du temps invite à interroger sa représentation, vers une conception non-linéaire et discontinue : variabilité des rythmes, synchronies ou achronies, effets d'accélération ou de ralentissement, cadencement, séquençement, anticipation ou rétrospection, etc. font varier l'écoulement du temps et sa perception.

LA PARTITION DU TEMPS

L'invention du codex au II^e siècle avant JC marque une transformation majeure dans la représentation des systèmes de lecture et de pensée. Auparavant, textes et manuscrits sont écrits en continu sur des *volumen*, grands rouleaux de papyrus rendant la lecture nécessairement fastidieuse et linéaire. En rupture avec ce système, le codex constitue un simple assemblage de tablettes de bois ou parchemins reliés entre eux, dont la forme et l'association donnent lieu à l'invention de la page permettant l'accès direct à une section donnée : c'est l'ancêtre du livre.

*« Il faudra vingt siècles pour qu'on se rende compte que l'importance primordiale du codex pour notre civilisation a été de permettre la lecture sélective et non pas continue, contribuant ainsi à l'élaboration de structures mentales où le texte est dissocié de la parole et de son rythme ».*¹

Premier objet permettant l'association de systèmes complexes et leur hiérarchisation, l'invention du codex marque une étape dans la représentation et la matérialisation des rythmes temporels discontinus.

LE RECIT PERIODIQUE

Plusieurs types de narrations, dans leur capacité à embrasser le temps long, manifestent une manière de représenter le temps, de le structurer et d'en donner à lire les rythmes et les moments. La rhapsodie ou l'épopée, récits de transmission orale, antiques ou médiévaux, poèmes ou chants, se caractérisent toutes par une certaine longueur et, en conséquence, par l'usage de procédés permettant leur décomposition et leur mémorisation. Ce qui apparaît ainsi plus comme un canevas ou une structure que comme un texte arrêté, devient alors une narration évolutive et ouverte, jalonnée d'un certain nombre d'événements et de points de chutes prédéterminés. Le roman feuilleton, comme le roman fleuve, propose une forme de partition – en épisodes, parutions périodiques ou tomes – qui autorise une évolution du récit chemin faisant.

Ce mode de récit trouve son intérêt dans sa capacité à embrasser le temps long des évolutions sociétales ou urbaines, permet de traiter des réalités plus complexes ou multiples, de réaliser une ambition holistique en se confrontant à des faits d'une plus grande ampleur.

« Il est significatif qu'Eugène Sue, l'un des premiers grands feuilletonistes, soit l'un des initiateurs du roman de la ville. En effet, avec la forme ouverte du feuilleton, la pluralité de l'espace urbain et de ceux qui le peuplent trouvent un type d'expression à sa mesure, puisque la série des livraisons proposait un récit lui-même ramifié, et que les affrontements entre les personnages en une multitude de rencontres paraissant explorer l'ensemble des possibles narratifs, permettaient de mettre en scène la circulation, la communication et les échanges caractérisant ce type d'espace. »²

LA SERIE TELEVISEE

Le format de fabrication et de diffusion de la série télévisée américaine, dépendant de l'audience, a engendré une méthode d'écriture, permettant d'installer une narration dans le temps long qui sait faire face à des injonctions venues de l'extérieur et résister aux fluctuations, intervenant dans le temps court du tournage et de la diffusion.

Les méthodes employées par les scénaristes des séries télévisées fournissent un modèle d'organisation du travail, collective et pragmatique. Le scénario constitue l'outil de cette collaboration. Jamais écrit à l'avance, il se structure en saisons et en épisodes, découpage qui lui permet de faire évoluer l'intrigue en cours de route sans porter atteinte à l'ensemble du récit, dont la cohérence est garantie par la « Bible », document qui décrit l'ensemble des éléments stables et immuables formant la spécificité de la série par-delà ses évolutions possibles : personnages clés, décors, atmosphères, intrigues clés, etc.

La Bible de la série *The Wire*, créée par David Simon et diffusée sur HBO de 2002 à 2008, révèle les potentiels de cette structure en saisons :

« Structurally, each season of *The Wire* (...) exists as a stand-alone journey. Some characters may progress to the following season for continuity ; most others will have their stories resolved in the single season (a design that allows for greater latitude in casting) »³

Superposant au sein d'une même saison les unités de temps, de lieu et d'action, la série *The Wire* permet de s'attaquer à la complexité urbaine et sociologique de la ville américaine en en livrant chaque fois des regards focalisés et circonscrits à des thématiques déterminées. Par le changement de milieu à chaque saison, le remplacement des personnages, acteurs et scénaristes permet ainsi à la production une forme d'indépendance vis-à-vis de certains aléas (audience, distribution des rôles, financements, etc.) et produit un système en mesure de se renouveler et de perdurer.

¹ Colette Sirat, « Du rouleau au codex », dans *Le Livre au Moyen Âge*, Paris, Brepols, 1988

² Matthieu Letourneux, « Les "mystères urbains", expression d'une modernité énigmatique », dans *Ucorsaronero* n°13, Bologne, mars 2011

³ « Structurellement, chaque saison de *The Wire* constitue une trajectoire indépendante. Certains personnages peuvent se retrouver d'une saison à l'autre pour établir une continuité, mais la plupart trouveront leur histoire résolue à la fin d'une saison. C'est un projet qui permet une plus grande latitude dans la distribution des rôles » (David Simon, *The Wire, a dramatic series for HBO* (Bible de la Série), 6 septembre 2000)

Autour d'un *showrunner*, qui est le scénariste en chef, garant de la continuité et de l'unité de la narration, un « pool » de scénaristes évolue constamment, faisant intervenir des sociologues et des spécialistes des univers abordés par l'intrigue. Le fonctionnement scénaristique est alors un système inclusif, permettant une écriture à plusieurs mains et l'intervention temporaire de personnalités extérieures.

MODES D'ANTICIPATION

Parallèlement, plusieurs méthodes développées pour interroger et se représenter le futur mettent en lumière certaines formes de rationalité et de rapport au présent.

La *modélisation* de données permet une forme de projection dans le futur dans la mesure où des données observées au présent, soumises à des facteurs logiques permettant de rendre état d'une évolution à venir, peuvent aboutir à une prévision quantifiée de certains phénomènes.

La *prospective* a pour objet de se projeter très loin dans l'avenir. Elle considère un horizon lointain dans lequel le niveau d'incertitude est fort : 2040, 2100... A cette échelle de temps, sa validité intellectuelle tient, non pas à l'annonce d'un futur crédible, mais à la juxtaposition de plusieurs pistes d'avenirs envisageables, sous la forme de variantes volontairement radicales et différenciées, suivant des grandes tendances d'évolutions opposées. En cela, la prospective relève d'une certaine forme de fiction, d'extrapolation du présent. Son objectif est d'éclairer une situation actuelle et d'interroger sa capacité à orienter le cours des choses vers une alternative ou une autre.

En rapport aux méthodes scientifiques d'anticipation, la *planification* a pour objet de maîtriser le futur, d'en contrôler le cours par un certain nombre de décisions prises à l'avance.

Cette méthode savante et élaborée qu'est la planification, forme de rationalisation de l'action et des moyens de son application, dispose d'une capacité de mobilisation et de mise en mouvement. Son avènement accompagne la constitution d'un Etat providence interventionniste, à la fois dans la maîtrise d'une économie nationale et de l'évolution des territoires, qui connaît son apogée, en France, durant les Trente Glorieuses. Mises en place par la DATAR, des politiques de desserrement et de rééquilibrage spatial ont alors pour objectif de réguler l'expansion et la congestion urbaines en planifiant de nouveaux pôles de croissance et de nouvelles infrastructures. Ces actions se trouvent cristallisées sous la forme d'un document cartographique, le schéma directeur. Du mythe de l'Empereur Napoléon III confiant à son préfet Hausmann la transformation de Paris en lui remettant un plan de sa main indiquant le tracé des futures percées, reste en effet la portée du grand dessin comme volonté politique et acte fondateur d'un passage à l'action.

LE PLAN ET LA PRIMAUTE DU FUTUR

La planification impose ainsi le règne du grand plan, document stratégique de régulation et de contrôle qui définit un projet global, fixant ses objectifs et spatialisant ses développements. Ce faisant, elle dessine l'image à terme d'un territoire, un état achevé et figé dans le plan et dans le temps. Comment, pourtant, garder intacte une vision territoriale pensée a priori, la faire perdurer sur le long terme quand les événements s'accroissent et nous dépassent ?

« Un aspect qui m'impressionne beaucoup dans l'architecture et dans la ville de notre époque, est l'empressement avec lequel on veut tout porter à l'achèvement. Cette tension vers une solution définitive empêche la complémentarité entre les choses, entre le tissu urbain et le monument, entre l'espace ouvert et le construit. Aujourd'hui n'importe quelle intervention, même petite et fragmentée, s'obstine à avoir une image finale : ainsi s'explique la difficulté d'interpénétration entre les différentes parties de la ville. »⁴

La planification traditionnelle en ne s'intéressant qu'à l'état le plus lointain du projet comme un objectif ultime et idéal à atteindre, forme aujourd'hui, dans un monde incertain et une économie fragile, une prophétie autobloquante, peu perméable aux évolutions contextuelles et donc vulnérable au moindre changement. Elle souffre d'un vertige face à une image trop lointaine, inaccessible car trop différente de la réalité existante, et dont on ne saurait déterminer le parcours à emprunter et les premiers jalons à poser pour l'atteindre.

Par ailleurs, la planification exprime par le plan la primauté du futur sur le présent et sur le passé. Elle disqualifie ainsi la situation existante et réduit le temps à une attente de la réalisation du plan. Le plan repose sur une promesse que l'on n'est pas certain d'atteindre (on pourrait aussi dire : que l'on est certain de ne pas atteindre).

LA SCENARISATION

En proposant une manière spécifique de régler le rapport au temps en combinant souplesse et stabilité, la méthode du scénario de la série télévisée de l'école d'Hollywood s'est imposée comme un outil agile et efficace pour faire perdurer un récit ouvert et inachevé sur plusieurs années tout en faisant face à un grand nombre d'incertitudes.

Par extension, « scénariser » la transformation de la ville revient à affirmer que l'état d'un territoire ne peut jamais être figé, achevé ou idéal, mais qu'il se trouve au contraire dans un mouvement perpétuel, tendant constamment vers le déséquilibre et la recherche d'un devenir, d'une autre forme. Le projet n'est alors plus une étape achevée mais constitue un moment en soi de la vie de ce territoire.

La scénarisation, telle que développée par TVK sur plusieurs projets, est un processus de projet et correspond à une culture du chemin plus que de l'image finie. Elle se fonde sur quelques outils spécifiques : « les fondamentaux », « les intrigues » et la « mise en saison ».

LES FONDAMENTAUX

Le projet se construit à partir d'objectifs intangibles mais qui restent ouverts, capables d'être interprétés, visités de multiples manières. Imaginaire, idée, ambition, philosophie, valeurs ou culture communes, ils sont des déclencheurs du processus du projet, le stimulent plus qu'ils ne le contraignent ni le referment. Leur formulation permet de déterminer ce qui constitue l'essence même du projet. Ils construisent des fils directeurs qui guident le projet dans sa durée, garantissent sa cohérence

⁴ Álvaro Siza, *Imaginar a Evidência*, Edições 70, 1998

LES INTRIGUES

Les intrigues, ou fils narratifs sont « questionnants ». De saison en saison, ils désignent « ce que le projet fera au projet », les interrogations posées, le poids de certaines tendances sociétales, et les inconnues qui en émergent à chaque étape. Chacun s'ancre dans un temps historique qui précède le projet, et continuera d'évoluer après sa réalisation.

LA MISE EN SAISON

La démarche scénaristique se déploie en une exploration temporelle de ces fondamentaux et intrigues. Elle les visite par le projet et les installe dans des hypothèses ouvertes et évolutives inscrites dans le temps. La mise en saisons retrace les grands moments de l'évolution du territoire ; à la fois en interaction les uns avec les autres, mais présentant aussi une certaine autonomie : chaque saison de projet n'est pertinente que si elle est un moment de vie du territoire. Chaque saison existe par elle-même, indépendamment des autres saisons, sans être en attente de la saison suivante.

Au lieu de partir du futur comme la planification, la mise en saison intègre des saisons du passé et imagine des transformations en partant du temps présent et de l'existant. La succession de saisons construit une évolution, les saisons ultérieures exploitant les actions menées dans les premières saisons. La succession des saisons, de la plus proche (la plus déterminée) à la plus lointaine (la plus floue et incertaine), permet un regard à la fois prospectif (les éléments du présent permettent de se projeter dans le futur) et rétrospectif (les objectifs fixés pour des temporalités ultérieures permettent de déterminer les actions à mettre en place en amont, comme autant de jalons de projet).

Développée à l'occasion de l'Atelier International du Grand Paris, cette démarche de projet a été mise en place et affinée depuis plusieurs années sur un certain nombre de missions menées par l'agence à différentes échelles (Atelier des Places du Grand Paris, projets urbains en cours à Bruxelles, Marseille, Dugny-La Courneuve, consultation « Inventons la métropole du Grand Paris », etc.).

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Careri Giovanni et Rüdiger Bernhard (dir.), *Le temps suspendu*, Lyon Presses universitaires de Lyon, 2016

Letourneux Matthieu, « Les "mystères urbains", expression d'une modernité énigmatique », dans *Il corsarone* n°13, Bologne, mars 2011

Letourneux Matthieu, *Fictions à la chaîne, Littératures sérielles et culture médiatique*, Paris, Seuil, 2017

Sirat Colette, « Du rouleau au codex », dans *Le Livre au Moyen Âge*, Paris, Brepols, 1988

Toledo Camille de , Imhoff Aliocha , Quiros Kantuta , *Les potentiels du temps*, Manuella Edition, Paris, 2016

Les matrices : nouvelle méthode de projet ?

Matrix : new methodology of project?

Florent CHIAPPERO
Architecte DE-INSA, Docteur en architecture
ENSAM-Lab-Project[s]
Co-responsable Collectif Etc / Éditions Hyperville
f.chiappero@gmail.com

RÉSUMÉ :

En partant de la taxonomie du projet développée par Jean-Pierre Boutinet, nous proposerons une figure originale de pratique du projet reposant sur la production de matrices, ensemble d'éléments structurants définis en préalable de toute démarche de conception. Nous détaillerons trois matrices distinctes : une matrice mythogénique, provoquant des rendez-vous collectifs prétextes à la transformation de l'espace ; une matrice constructive, impliquant les différents acteurs du projet dans la construction de leur environnement ; une matrice politique, engageant un réel processus d'empowerment. Nous verrons alors comment l'application concomitante de ces trois matrices peut permettre l'implication de multiples acteurs tout au long du processus de projet qui en découle, et dont la finalité méthodologique est l'ouverture des processus de production de la ville à l'ensemble des citoyens.

Mots-clés : projet, matrice, pratique matricielle, implication.

ABSTRACT:

Starting from the taxonomy of the project developed by Jean-Pierre Boutinet, we will propose an original type of practice of the project based on the production of matrices, set of structuring elements defined before any design approach. We will specify three distinct matrices: a *mythogenic* matrix, provoking collective meeting and pretexts for the transformation of space; a *constructive* matrix, involving the different actors of the project in the very construction of their environment; a *political* matrix, engaging a real empowerment process. We will then see how the concurrent application of these three matrices could allow the involvement of various actors throughout the resulting project process, whose methodological purpose is to open the city-making process to the all citizens.

Keywords: project, matrix, involvement

Tout au long du XX^e siècle, de nombreux concepteurs, qu'ils soient architectes, urbanistes ou designers, se sont questionnés sur leur rôle dans la société, réinterrogeant continuellement la pratique de leurs métiers : comment laisser une plus grande part à *l'initiative habitante*, à la créativité citoyenne ou aux savoirs et savoir-faire populaires ? Sir Patrick Geddes écrit déjà en 1905 : « *notre quête ne pourra aboutir sans une participation à la vie active des citoyens* »¹ (GEDDES, 1915, p. 318). Si ces débats n'ont pas suivi un processus linéaire et régulier dans l'histoire, force est de constater, à l'instar de Judith Le Maire, que « *certaines évoquent un retour cyclique de la participation à la fin du XX^e siècle* » (LE MAIRE, 2014, p.7), moment participationniste dans lequel nous nous situons encore aujourd'hui. Depuis les années 2000 émergent ainsi des « collectifs d'architectes », prétendant réinventer les cadres de production de la ville en réintégrant les citoyens au cœur du processus de projet.

Une recherche se fonde sur des opportunités. La mienne a été d'être co-fondateur en 2009 de l'un de ces groupes, le *Collectif Etc*, et d'en être depuis l'un de ses principaux animateurs permanent. Notre nous situons alors à l'interface de la recherche-action (DESROCHES, 1958 ; BERGER, 2003 ; MIAS, 2003) quant au travail mené au sein du *Collectif Etc*, de l'observation participante (BOOTH, 1902 ; WHYTE, 1943 ; MALINOWSKI, 1963 ; LAPASSADE, 2006) dans notre positionnement vis-à-vis du groupe, et de la pratique réflexive (SCHÖN, 1963 ; SAINT-ARNAUD, 2001 ; PAQUAY & SIROTA, 2001) quant à notre posture personnelle.

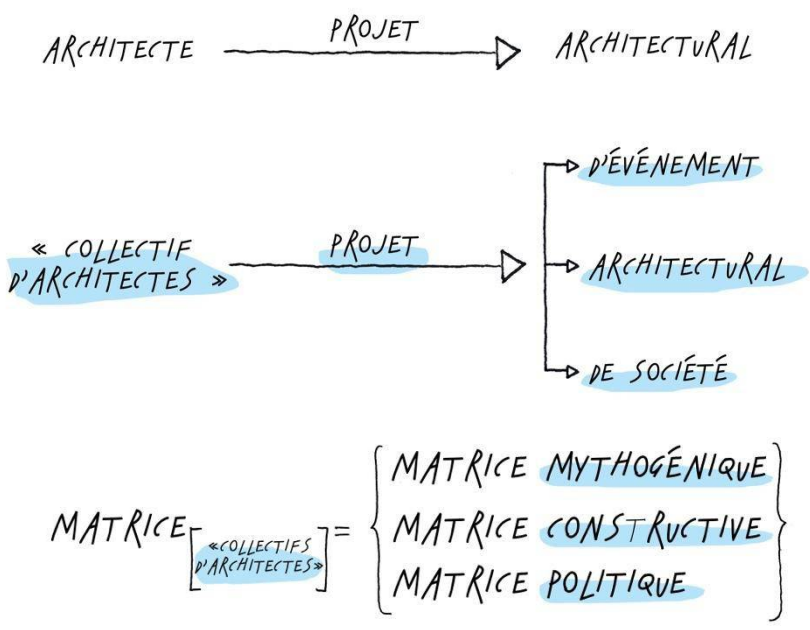
Dans le cadre d'une recherche doctorale, entamée en 2013, soutenue en novembre 2017 et parallèle au travail mené au sein du *Collectif Etc*, nous avons pu mettre en évidence trois éléments caractéristiques de ces « collectifs d'architectes » permettant de définir une nouvelle famille de concepteurs aux contours flous, pratiquant l'auto-construction, la résidence, et produisant des architectures éphémères. Pour chacun de ces groupes apparaît en filigrane une forme d'idéal autogestionnaire à poursuivre, traduisant un dépassement possible de l'idée de « participation » largement colporté au fil des années. Cette recherche nous permet aujourd'hui d'avancer deux éléments. Le premier, est que si ces concepteurs tentent eux-mêmes de participer à la transformation du cadre de vie, alors nous parlerons plus volontiers par la suite d'*implication* quant aux méthodes de projet engagées. Le deuxième élément avancé est que ces groupes développeraient une méthodologie de projet basée sur la construction de *matrices* en préalable à tout processus de conception, permettant l'ouverture des dynamiques de production de la ville à l'ensemble des citoyens.

Pour élaborer ce concept de *matrice*, nous avons d'abord dû partir de l'analyse du sens donné au terme de *projet*, notamment à travers les développements proposés par Jean-Pierre Boutinet que nous avons confronté à la pratique observée de notre corpus de « collectifs d'architectes ». Nous avons alors pu mettre en évidence que ces groupes s'attachent en fait à construire trois types de projets distincts mais non moins liés : un projet d'*événement*, un projet *architectural* et un projet de *société*. Or Jean-Pierre Boutinet, et particulièrement dans son *Anthropologie du projet*, nous rappelle que l'idée de projet correspond à une figure de l'anticipation, notamment car il s'agit de penser l'avenir, soit « *l'anticipation de ce que demain sera, anticipation toujours aléatoire dans la mesure où ce que je cherche à faire advenir se trouve contrarié par l'irruption de l'imprévu* » (BOUTINET, 2012, p. 56).

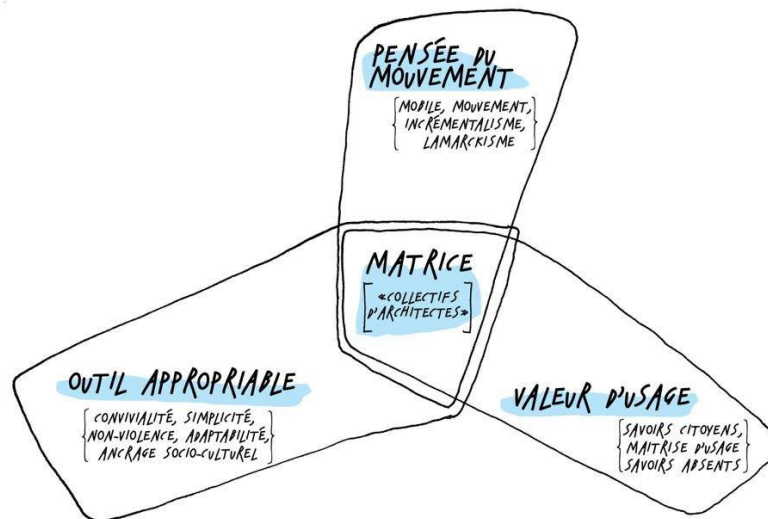
¹ « *Our quest cannot be attained without participation in the active life of citizenship* »

Parmi les multiples formes de l'anticipation qu'il détaille (*prévoyance, utopie, divination, précaution, etc.*), le projet serait issu du mode d'anticipation opératoire de type flou : « *l'intérêt offert par la figure du projet réside sans doute, au moins à notre connaissance, dans le fait qu'elle est la seule parmi toutes les figures anticipatrices à pouvoir être considérée comme anticipation opératoire de type partiellement déterminé [...] Il s'agit de faire advenir pour soi un avenir désiré* » (BOUTINET, 2012, p. 69). Or nous avons aussi vu que l'objectif recherché par ces « collectifs d'architectes » est l'implication de multiples acteurs tout au long de ce processus de projet, supposant une pratique spécifique du projet. Aussi, nous proposons d'utiliser la figure spécifique de la *matrice* comme figure particulière du *projet* : nous parlerons alors du *projet matriciel*.

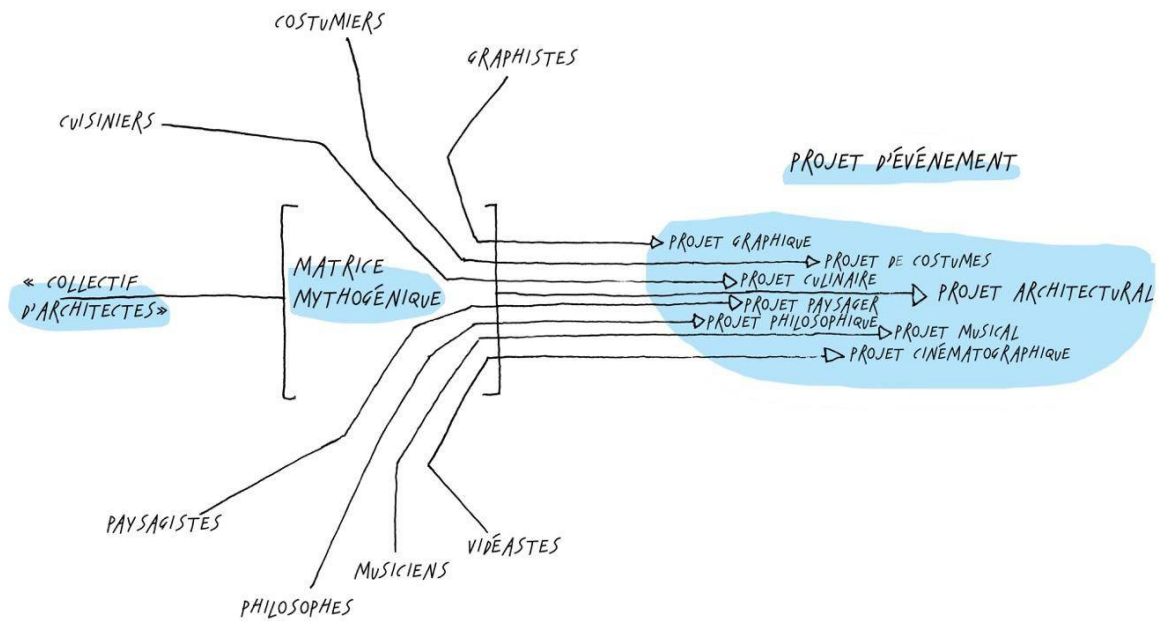
Plusieurs raisons à cela, mais nous retiendrons ici la principale, celle provenant d'Arthur Koestler, qui explique dans *Le Cri d'Archimède, la découverte de l'Art et l'art de la Découverte*, que le terme de *matrice* sert « à désigner toute aptitude ou habitude, tout système de comportement ordonné, gouverné par un 'code' de règles fixes » (KOESTLER, 1964, p. 25). Même s'il se sert de cette notion pour expliquer les mécanismes provoquant le rire, il précise que « la matrice [...] est flexible : elle peut s'adapter aux circonstances ; mais les règles du code seront obligatoirement observées et imposent une limite à la flexibilité. Le choix des points d'attache [...] relève de la stratégie et dépend du milieu » (KOESTLER, 1964, p. 25). Il continue son explication en nous disant que « la matrice est ce canevas qui représente l'ensemble des mouvements permis [...] Le code est le facteur invariable d'une technique ou d'une habitude ; la matrice en est l'aspect visible. » (KOESTLER, 1964, p. 27). Si nous revenons à notre propos, nous pouvons dire qu'un *projet matriciel*, en tant que méthode, reposerait sur la conception de *matrices* : ensembles de règles permettant dans un espace et un moment donné, de mettre en mouvement différents acteurs du projet, dans le but de faire émerger ou d'engendrer un objet commun. Or nous avons dit que trois types de projets sont développés : projet d'événement, projet *architectural* et projet de *société*. Nous pouvons alors considérer qu'à chacun de ces projets doit s'appliquer notre modèle de pratique matricielle, nous donnant trois *matrices* spécifiques : une matrice *mythogénique*, une matrice *constructive* et un matrice *politique*.



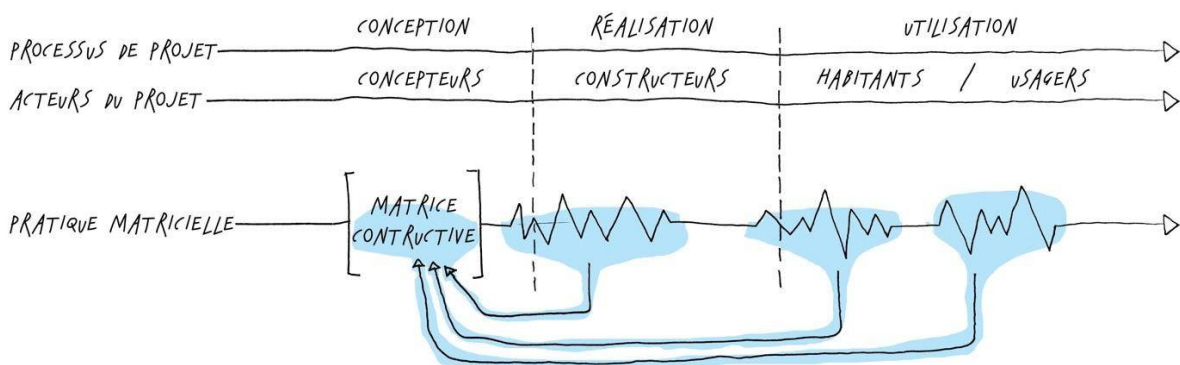
Avant de rentrer dans les spécificités de chacune de ces matrices, nous devons préciser quelques caractéristiques d'une matrice générale tel que nous la percevons afin de permettre l'implication de multiples acteurs dans les processus de projet. Nous en donnerons trois, qui constitueront l'essence commune des matrices *mythogéniques*, *constructives* et *politiques*. Précisons que chacun des termes proposés renvoie à des auteurs issus de champs d'étude variés, de Ivan Illich à Victok Papanek, en passant par Yona Friedman ou Patrick Bouchain, que nous ne développerons pas ici. Tout d'abord, notre modèle de matrice doit s'attacher à la *valeur d'usage*, en mobilisant les *savoirs citoyens* à travers la prise en compte d'une réelle *maitrise d'usage*. Ces dites matrices doivent donc être pensées pour être capables de dépasser les limites imposées par ces *savoirs absents*. Ensuite, une matrice doit être pensée comme un *outil appropriable* : elle doit notamment favoriser sa propre *appropriabilité*, à savoir faire preuve de convivialité, de simplicité, de non-violence, de sobriété, de sa localisation dans un contexte social et culturel donné, et enfin de justesse tout autant que d'adaptabilité. Enfin, une matrice doit intégrer une *pensée du mouvement*, définissant des cadres mouvants d'action. Et ce à différents moments, que ce soit en préambule de l'occupation d'un espace autant qu'à l'atteinte d'un état supposé de *climax*, en adoptant une lecture *incrémentale* et *lamarckienne* de l'évolution de l'espace.



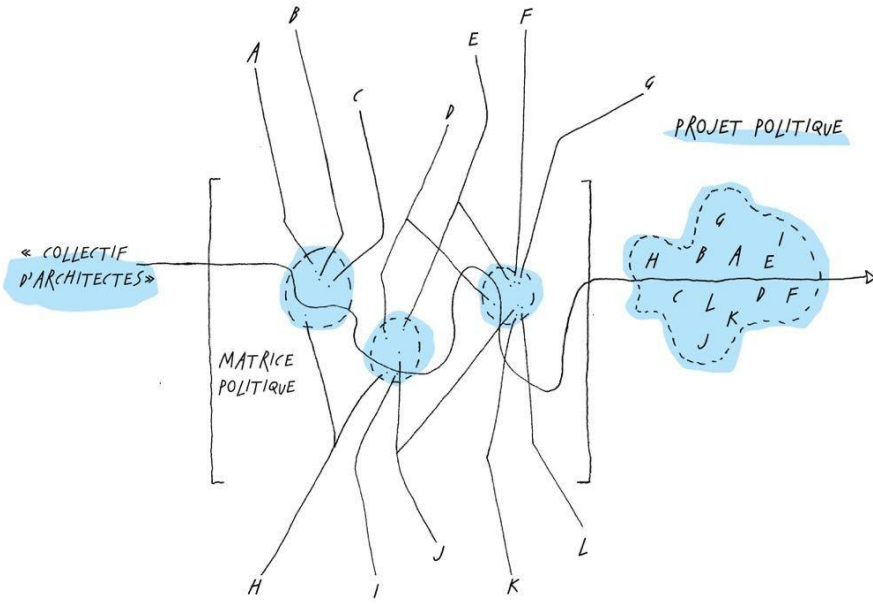
À partir de ces caractéristiques générales propres aux matrices, nous pouvons développer les spécificités de chacune d'elles. La matrice *mythogénique* renvoie à la notion de *mythe*. Roland Barthes, dans ses *Mythologies*, démontre que « le caractère fondamental du concept *mythique*, c'est d'être approprié » (BARTHES, 2014, p. 224). Paul Ricœur reprend quant à lui le *muthos* présent chez Aristote pour le traduire par *mise en intrigue*. Il souligne ainsi la capacité intégrative du récit comme pouvant former un tout ce qu'il nomme la *synthèse de l'hétérogène* : « [l'intrigue] 'prend ensemble' et intègre dans une histoire entière et complète les événements multiples et dispersés et ainsi schématise la signification intelligible qui s'attache au récit pris comme un tout » (RICŒUR, 1983, p. 10). Une matrice *mythogénique* a alors pour objectif de provoquer des *rendez-vous collectifs* prétextes à la transformation de l'espace. Elle correspond à l'écriture d'un récit au fort capital onirique. Son adaptabilité, sa malléabilité et donc son *appropriabilité* doit permettre de faire la *synthèse de l'hétérogène*, générant des espaces devenant eux-mêmes supports à de nouveaux récits.



La matrice *constructive* doit correspondre à la construction d'un ensemble de règles architecturales favorisant l'implication de différentes personnes au cours du processus de projet. En se remémorant le projet de la Mémé, l'architecte Lucien Kroll explique : « je me souviens bien de lui, il s'appelait Fons. C'était un solide maçon flamand qui, l'été, débarquait en culottes courtes. Je savais qu'il avait un potentiel artistique. J'ai donc réalisé une maquette avec des blocs de bois représentant un homme et une femme mais sans forme afin qu'il soit impossible de la recopier à l'identique. Il a tout fait tout seul. C'est clairement lui et sa femme qu'il a représenté » (BOUCHAIN, 2013, p. 102). Cette manière de procéder permettait de répondre à une exigence nécessaire tout en libérant cette capacité créative du maçon. Si ce n'est au constructeur, c'est à l'habitant que des libertés doivent être pensées : Yona Friedman, à travers l'*autoplanification* avait pour objectif de laisser les habitants « libres de choisir la forme de leur ville » (FRIEDMAN, 1970, p. 45), et donc d'y construire leurs propres habitations. « Quand j'ai formulé pour la première fois cette théorie, mon point de départ était de chercher une conception de l'architecture qui puisse assurer aux habitants une liberté plus grande » (FRIEDMAN, 1970, p. 32). La recherche d'une implication dans les processus de conception nous ont alors amené à définir une matrice *constructive* comme outil devant poser les bases d'une *infrastructure régulière, reproductible*, et adaptée à un contexte paysager et culturel, support d'un ensemble *varié et hétérogène* dans sa forme mais régulier dans son format, d'éléments *manipulables*, issus d'une production industrielle, artisanale ou vernaculaire.



La matrice *politique* s'attache quant à elle à repenser les modes d'intervention sur un territoire, toujours dans l'objectif d'encourager l'implication des acteurs locaux à différentes étapes du projet. Trois axes ont été explorés : le premier axe renvoie au concept de *chantier ouvert*, nous permettant de voir comment des lieux et moments particuliers favorisent des relations nouvelles entre les gens. Ron G. Davis, metteur en scène de la *beat generation*, explique dans son manifeste *Guerilla Theatre* de 1965 que son théâtre, s'exposant à même la rue dans divers lieux publics et toujours en mouvement, cherche à « créer une relation entre les comédiens et le public en brisant le symbolique 'quatrième mur' représenté par le spectateur » (GAILLARD, 2014, p. 43). Le second axe exploré nous renvoie aux espaces de luttes comme construction du collectif : Paulo Freire, auteur en 1968 de la *Pédagogie des opprimés*, développe le concept de *conscientisation* - en complément des *tactiques* explorées par Saul Alinsky – qui pense qu'en « approfondissant leur prise de conscience de la situation, les hommes se 'approprient' comme réalité historique qu'ils peuvent transformer » (FREIRE, 1974, p. 68). En terme de politique urbaine, le but est d'atteindre, par ce biais, un état réel de démocratie, où « chaque citoyen doit être en mesure de jouer un rôle actif dans le processus de décisions de l'application de telle ou telle politique publique »² (DAVIDOFF, 1965). Quant aux troisième axe étudié, c'est celui d'une conception démocratique du projet comme a pu l'expérimenter par exemple Christopher Alexander pour l'université de l'Oregon. Il fait appel à de nombreux principes pour sortir des modalités traditionnelles de conception du projet, et ce « afin de fournir aux membres [de toute institution ou collectivité] les moyens matériels d'aménager leur cadre de vie et de mettre en place les processus démocratiques qui en assureront, tout à la fois, la permanence et la flexibilité » (ALEXANDER, 1976, p. 16). Cela nous amène à définir une matrice *politique* comme la construction partagée de *pattern* encourageant la création d'*hétérotopies*, ensemble de *situations* autonomes et temporaires, autrement appelées *contre-dispositifs d'étrangement*, et procède par une défense attentive de *communities* diverses à une *conscientisation* individuelle, collective et sociale. Pensée suivant les principes d'une *fragmentation de la croissance*, elle favorise une *structuration organique* aboutissant à l'engagement réel d'un processus d'*empowerment*.



² « which citizens may be able to play an active role in the process of deciding public policy »

Ces trois matrices correspondent à un idéal-type théorique. Si cette méthode peut se révéler être représentative de la façon dont certains praticiens conduisent inconsciemment le projet, nous n'en trouvons en réalité que partiellement son application à travers leurs projets pris séparément. Malgré cela, la retro-analyse de divers projets, à travers ce filtre référentiel, nous laisse à penser que la concomitance de l'application de ces trois matrices, même inconsciente, permet le développement des projets les plus intéressants au vu de l'autonomisation des habitants dans la prise en main de leur cadre de vie. Précisons que l'objectif de ce modèle n'est pas d'enfermer les pratiques diverses et variées des concepteurs dans une forme de standardisation de leurs modes de faire. Néanmoins, nous pouvons penser qu'une prise de conscience de l'intérêt de la mise en œuvre d'une telle méthode de conduite de projet permettrait de dépasser les limites des formes de participation descendante actuelles, en créant des espaces de partage plus ouverts de fabrique de la ville. Cela peut commencer, comme pour notre corpus de référence, par la question de l'espace public, mais peut être généralisée à l'ensemble des domaines de conception, et permettrait peut-être et à plus long terme, une redistribution des jeux de pouvoirs entre l'ensemble des citoyens.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ALEXANDER, C. (1976). *Une expérience d'urbanisme démocratique*. (R. DAVREU & A. PETITA, Trad.). Paris: Seuil.

BARTHES, R. (2014). *Mythologies*. Paris: Seuil.

BOUCHAIN, P. (2013). *Simone & Lucien Kroll, une architecture habitée*. Arles: Actes Sud.

BOUTINET, J.-P. (2012). *Anthropologie du projet* (2ème). Paris: Presses Universitaires de France.

DAVIDOFF, P. (1965). Advocacy and pluralism in planning. *Journal of the American Institute of Planners*, (31), 331-338.

FREIRE, P. (1974). *Pédagogie des opprimés*. Paris: François Maspero.

FRIEDMAN, Y. (1970). *L'architecture mobile - Vers une cité conçue par ses habitants*. Paris: Casterman.

GAILLARD, A. (2014). *Les Diggers - Révolution et contre-culture à San Francisco (1966-1968)*. Montreuil: L'Échappée.

KOESTLER, A. (1964). *Le cri d'Archimède. L'art de la Découverte et la découverte de l'Art*. Paris: Les Belles Lettres.

RICŒUR, P. (1983). *Temps et récit. Tome I. L'intrigue et le récit historique*. Paris: Éditions du Seuil.

**Le projet ne fait pas le moine.
Que reste-t-il du projet de quartier de gare à Perpignan ?**

*The (mis)fortunes of the High-Speed Train railway station area
in a mid-size city, Perpignan (France)*

Aurélie DELAGE
Maître de Conférences en aménagement et urbanisme
Université de Perpignan Via Domitia
UMR 5281 Art-Dev
aurelie.delage@univ-perp.fr

RESUME :

Cette communication propose d'interroger un type de projet urbain qui a connu un fort engouement il y a une dizaine d'années : les projets de régénération urbaine autour des gares centrales, en lien avec l'arrivée du Train à Grande Vitesse (que la ligne soit à grande vitesse ou non). Apanage des principales métropoles, ce type de projet a également été prisé des villes plus modestes qui voyaient dans le projet le moyen sinon d'accéder au statut de métropole, du moins d'en acquérir les attributs. Le cas de Perpignan, dernière ville méditerranéenne avant la frontière espagnole illustre ces espoirs, en partie déçus. En effet, la crise immobilière de 2008, mais aussi des déconvenues locales, ont déstabilisé de manière durable le projet initialement envisagé. Dix ans plus tard, qu'est-il advenu de ce projet partiellement réalisé ? dans quelle mesure cela nous renseigne-t-il sur la dimension itérative d'un projet manifestement sur-dimensionné ?

Mots-clés : projet urbain, gare TGV, ville moyenne, crise immobilière de 2008, réajustement de projet.

ABSTRACT:

Urban regeneration projects around High-speed train stations used to be in the fashion ten years ago. Many large and mid-size cities implemented such projects, hoping, for the latter, that it would help them to climb up the ladder of urban hierarchy – or at least help them pretend they would become major cities. Analyzing Perpignan – the southernmost French city before the Spanish Border on the Mediterranean Sea – as a case study puts into the light the misfortune of a mid-size city, which project was struck by the 2008 crisis but also by local disappointments. Ten years later, this presentation aims at understanding to which extent the original – obviously over-sized – project was altered. What was actually implemented and abandoned, what lessons do the local authorities draw from this experience?

Keywords: urban project, High-speed train station, 2008 real estate crisis, project downsizing.

Cette communication propose de faire retour sur un type de projet urbain qui a connu un fort engouement il y a une dizaine d'années : les projets de régénération urbaine autour des gares centrales, en lien avec l'arrivée du Train à Grande Vitesse (que la ligne soit à grande vitesse ou non). Apanage des principales métropoles européennes (phénomène largement documenté, cf. Terrin, 2011), ce type de projet a également été prisé des villes plus modestes (Roudier, 2015) qui y voyaient le moyen sinon d'accéder au statut de métropole, du moins d'en acquérir les principaux attributs. Ces « équipements-projets » (Ménérault, dir., 2006) ont en effet le mérite d'offrir un fort potentiel mobilisateur auprès des acteurs publics comme privés (Offner, 2001), qui y cherchent une valeur assurantielle – qualité particulièrement prisée dans les espaces en difficultés (Delage, 2016).

Le cas de Perpignan, ville intermédiaire aux prétentions métropolitaines, illustre ces espoirs placés dans un projet urbain comme levier de développement urbain, et permet de mettre en tension un mode opératoire dont la programmation initiale n'a pu être totalement mise en œuvre en raison d'un retournement de conjoncture imprévu (la crise immobilière de 2008) et de déconvenues locales.

Dernière ville méditerranéenne avant la frontière espagnole, Perpignan compte 120 000 habitants (315 000 habitants dans l'aire urbaine). Elle possède des fonctions d'encadrement réduites dans un département essentiellement rural qui a longtemps vécu de la rente foncière. Son centre-ville, « hyper-paupérisé » (Giband, Lefèvre, 2014) est dégradé, largement répulsif pour les ménages solvables qui préfèrent s'installer en périphérie. Il y a donc une longue tradition d'abandon – par les habitants, par les politiques publiques – des espaces centraux.

Comme dans de nombreuses villes, le maire a saisi au début des années 2000 l'arrivée annoncée du TGV (ligne à grande vitesse de la vallée du Rhône vers Barcelone) pour amorcer une politique de projets d'envergure afin d'asseoir le statut de sa ville dans un archipel métropolitain catalan (Barcelone est à moins de 200 km). L'autre enjeu est également de reconquérir des espaces centraux dégradés. Collant à tous les standards du genre, c'est une nouvelle gare qui est envisagée, accolée à l'ancienne (celle surnommée « le Centre du Monde » par Dali qui y acheminaient ses toiles), et surmontée d'un centre tertiaire (commerces et bureaux). Plusieurs ZAC sont envisagées à proximité plus ou moins immédiate dans le but de créer une nouvelle polarité urbaine dotée de logements de qualité, de commerces et de services. L'objectif est aussi de gommer la barrière urbaine traditionnelle que constitue la voie ferrée. Enfin, la construction de la nouvelle gare TGV est l'occasion de remettre à plat le système de transports collectifs et de constituer un pôle d'échange multimodal.

A l'instar de ce qui s'observe ailleurs, le projet fait consensus et divers moyens opérationnels sont rapidement mis en œuvre pour mener à bien le projet – dont l'enjeu n'est pas seulement la régénération d'un quartier mais bien la requalification de l'image de la ville, et la redéfinition d'un projet de territoire. Les discours déployés à l'époque par les élus notamment indiquent qu'en se dotant d'attributs métropolitains (outre la gare TGV, un projet de théâtre signé par un *starchitecte* est notamment lancé), Perpignan sera l'égale ou la ville complémentaire de Barcelone.

Mais la crise immobilière de 2008, qui touche plus durement encore l'Espagne voisine, porte un coup sérieux au projet. La construction du nouveau centre d'affaires n'est pas remise en question, en revanche son taux de remplissage devient un sujet épineux (fort *turn over* des commerces, fort taux de vacance). En 2015, le propriétaire espagnol menace de fermer purement et simplement le centre, en partie vide, au risque de créer une immense friche urbaine de locaux jamais aménagés juste au-dessus de la nouvelle gare TGV, soit un emplacement pourtant généralement considéré comme *prime* par les investisseurs. En 2016, un repreneur local change de stratégie et tente actuellement d'attirer des usagers finaux.

Néanmoins, des éléments de programmation sont abandonnés ou repoussés dans le temps faute de clients : lots immobiliers face à la gare (temporairement aménagé en stationnement aérien), bâtiment jamais achevé. Le projet transport est également revu à la baisse (pas de tramway).

Nous proposons d'analyser, dix ans après la crise, ce qu'il est advenu de ce projet partiellement réalisé, afin de questionner le projet comme mode opératoire. Si, dans le projet, le cheminement, la méthode, est aussi important que le résultat, le morceau de ville concrètement produit (Pinson, 2009), et dans la mesure où ici le résultat est pour le moins éloigné des intentions initiales, quelles leçons tirent les acteurs locaux de ce projet, qui se devait initialement être un projet peu risqué si l'on en croyait les mises en œuvre dans d'autres métropoles ?

Nous avons deux principales questions de travail. D'une part, dans quelle mesure ce projet était-il surdimensionné pour la ville ? Bien que des éléments d'alerte aient été donnés, par une équipe de chercheurs locaux notamment, le projet s'est fortifié sur la base de discours confinés à la prophétie autoréalisatrice sur la vocation métropolitaine de Perpignan dans l'arc méditerranéen. D'autre part, dans quelle mesure un jeu d'acteurs spécifique a permis à ce type de discours de prospérer, contribuant à alimenter ce qui pourrait s'apparenter à une bulle spéculative ? Dans quelle mesure n'y a-t-il pas eu la constitution – pas forcément volontaire ni consciente – d'une *coalition de mal-développement* pour reprendre et adapter la notion de coalition de croissance de Logan et Molotch (1987)

Enfin, que reste-t-il du projet – d'un point de vue actoriel et opérationnel – une fois un tel revers essuyé, *a fortiori* quand, un an plus tard, le principal porteur du projet politique, le maire, quitte ses fonctions pour accéder à la présidence de la communauté urbaine naissante ? Dans quelle mesure le projet urbain autour de la gare a été un temps nécessaire (et peut-être excessif) pour impulser (forcer ?) un renouveau à la ville, une opportunité à saisir dans un processus plus long de reconversion urbaine ?

Pour répondre à ces questions, nous mettons en œuvre les moyens classiques de la méthodologie qualitative et inductive : outre la recherche documentaire préalable, nous menons un travail de terrain par observation et entretiens semi-directifs auprès des acteurs locaux. Ce travail est actuellement en cours, et sera achevé en juin 2018. Cette communication visera donc à présenter et discuter de premiers résultats de recherche.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- DELAGE A. (2016) « "Give me a high-speed rail station, or nothing!" How private stakeholders consider investing in the high-speed rail station's area in shrinking cities », *Belgeo* [En ligne], 3 | 2016, mis en ligne le 30 septembre 2016, consulté le 22 janvier 2018.
- GIBAND D., LEFEVRE M.-A. (2014), « Les « nouveaux maîtres du Sud » ? Déclin des systèmes géopolitiques et recompositions du paysage électoral à Béziers et Perpignan », in *Hérodote* vol. 154, no. 3, 2014, pp. 107-119.
- LOGAN J., MOLOTCH H., 1987, *Urban Fortunes, The Political Economy of Place*, Berkeley, University of California Press, 1987.
- MENERAULT Ph. (dir.), (2006), *Les pôles d'échange en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*, CERTU, Lyon, 180 p.
- OFFNER J.-M. (2001), « Raisons politiques et grands projets », in *Annales des Ponts et Chaussées* n°99, juillet-septembre 2001, pp. 55-59
- PINSON G. (2009), *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 420 p.
- ROUDIER E. (2015), « Les "Grandes Gares" : des projets adaptés aux villes moyennes ? », *Métropolitiques*, 14 décembre 2015. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-Grandes-Gares-des-projets.html>
- TERRIN J.-J. (dir.). 2011. *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille : Parenthèses, coll. « La ville en train de se faire ».

Projets du Lac de Tunis et processus d'évolution : temporalité et résistance aux perturbations

*Lake of Tunis Projects and Evolution Process :
Temporality and resistance to disturbances*

Emna JEDIDI
Enseignante-chercheure, Université de Carthage-ISTEUB
Docteure et membre de l'UMR GRED (IRD- UPV) Montpellier & UR VDEC (ISTEUB-ENAU)
emna.jedidi@gmail.com
emna.jedidi@ird.com

RÉSUMÉ :

La réponse aux problèmes urbains de la ville de Tunis a généralement consisté dans le recours à la planification. L'aménagement passe par les procédures classiques de planification de l'échelle des grandes stratégies vers les plans de lotissement. Quant au water-front de la ville de Tunis, il était rénovateur de l'urbanisme de projet. Deux interventions étaient nécessaires afin de conserver l'écosystème tunisois, la « restauration » du plan d'eau et la « réconciliation » des Berges autour du milieu aquatique. L'objectif de notre investigation s'inscrit dans l'étude de cette évolution du point de vue conceptuels et actionnels, tout en abordant les différents blocages que les projets, essentiellement celui de la rive Nord, ont rencontrés et les remaniements dont ils ont fait l'objet pour répondre à des exigences politiques de la structure institutionnelle tunisienne. De même, ces projets sont l'initiation de la recherche de réformes législatives et réglementaires.

Mots clés : Projet urbain, Adaptabilité, Temporalité, Lac de Tunis

ABSTRACT:

The answer to the urban problems of the city of Tunis generally consisted in the appeal (recourse) to the planning. The procedures passed of the scale(ladder) of the big strategies towards the plans of lot. As for the water-forehead(water-front) of the city of Tunis, he was a reformer(restorer) of the town planning of project. Two interventions were necessary to keep(preserve) the ecosystem tunisois, the "restoration"("catering") of the stretch of water and the "reconciliation" of Banks around the aquatic environment(middle). The objective of our investigation joins in the study of this evolution of the point of view abstract and actionnels, while approaching the various blockings which the projects, essentially that of the bank the North, met and the reorganizations of which they were the object to answer political requirements of the Tunisian institutional structure. Also, these projects are the initiation of the search (research) for legislative and statutory reforms.

Keywords : urban project, adaptation, timeline, Lake of Tunis

LA SPLT RESISTE AUX PERTURBATIONS DE LA CRISE FINANCIERE MONDIALE ET A LA REVOLUTION, MAIS ELLE N'EN TIRE PAS PROFIT

Le projet du Lac Nord de Tunis tel qu'il a été conçu par la SPLT n'a pas été, réellement, touché par la crise financière. La banque tunisio-saoudienne Beit Ettamwil Saoudi Tounsi (BEST) appartenant au Groupe Bancaire Al Baraka, un des investisseurs du projet, a réalisé une amélioration significative de ses résultats pendant la première moitié de 2008. Malgré les répercussions causées par la crise financière mondiale, qui a mis les banques et les institutions financières partout dans le monde en situation critique, le premier groupe bancaire islamique Al Baraka a annoncé, en 2010, une bonne croissance de ses bénéfices d'exploitations totaux entre 4% et 8% de son bénéfice net. La crise financière semble ne pas avoir eu un impact sur ce groupe.

En 2011, la particularité du Lac Nord de Tunis réside dans l'état de réalisation avancée par rapport aux autres grands projets qui étaient en situation de lancement pendant la période de la crise financière. Le projet Lac Nord de Tunis a atteint un taux de 42 % de réalisation des Berges aménagées, soit environ 500 ha, bien que cette situation se caractérise par un retard par rapport aux ambitions et programmations attendues et prévues du moment du lancement du projet.

Cette situation relativement stable a incité les investisseurs à lancer le projet d'aménagement de la dernière tranche. De ce fait, la SPLT avait entamé, ces dernières années entre 2012-2014, des études d'urbanisation de sa dernière grande réserve foncière qui est la zone Nord-Ouest/Sud-Ouest des Berges du Lac de Tunis. Une étude stratégique pour le développement intégré de la zone Nord-Ouest et Sud-Ouest des Berges, ainsi que du plan d'eau du Lac Nord, est coproduite dès 2010 par les bureaux *DTZ Consulting* pour le conseil en immobilier de l'entreprise par *Ateliers Lion* pour la conception et l'aménagement urbanistique, par *Gide Loyrette Nouel* pour les études juridiques et par *Sogreah* pour les études Hydrauliques et environnementales. L'objectif de l'étude était de répondre au mieux aux trois principaux enjeux : à l'échelle environnementale par la préservation et l'amélioration du fonctionnement du Lac, à l'échelle urbaine par l'intégration du Lac à la ville par l'intermédiaire de la zone Ouest et, à l'échelle commerciale et financière, par une meilleure rentabilité de la société d'économie mixte. Cette étude a fourni un diagnostic détaillé à partir de l'analyse du contexte socio-économique de l'époque, de l'étude des marchés immobiliers et du positionnement de la SPLT. Par conséquent, des résultats précis ont été dégagés sur l'état actuel du projet afin d'assurer un meilleur développement urbain, économique et social de la future zone. Des enjeux ont été positionnés, par cette étude et qui ont conduit à la réalisation d'un *Master Plan* de la dernière réserve foncière de la SPLT.

LE PROJET DE LA SPLT FACE A LA CONCURRENCE DES GRANDS PROJETS

Le lancement de l'aménagement de la zone Nord-Ouest et Sud-Ouest (dernière tranche du projet) est confronté à une concurrence nouvelle avec l'annonce, dans la même période et dans le sillage des politiques d'ouverture et de libéralisation des secteurs de la promotion foncière et immobilière, d'une série de grands projets immobiliers internationaux aux caractéristiques voisines. Ils sont tous portés par des acteurs internationaux. Dans l'aire du Grand Tunis, ces projets, se répartissent entre des projets intra-agglomération tels que *Tunis Sports City* et *La Porte de la Méditerranée* et extra-agglomération dans les projets *Port Financier de Tunis*, *Tunis Telecom City*, *Bled El Ward* et *Baie de Gammarth*. Ils apparaissent comme des concurrents pour le projet de la SPLT, avec des impacts sur le calendrier de développement, le positionnement du projet et la stratégie de leur mise en œuvre.

Ces projets portent généralement une programmation similaire à celle de la SPLT. Ils se caractérisent par des emplacements attractifs et concurrentiels, notamment sur des façades aquatiques, des positionnements proches des produits haut de gamme et des quartiers mixtes. À ceci s'ajoute une puissance financière importante, une ouverture sur des expériences internationales et des savoirs faire globaux, depuis l'aménagement jusqu'à la promotion immobilière. Cependant, ils se distinguent des produits SPLT par le fait de constituer des projets « clé en main » allant de l'aménagement des terrains à la commercialisation des biens immobiliers, avec des avantages d'installation, des facilités administratives, fiscales et commerciales que la SPLT n'avait pas obtenu.

Ces projets présentent des concepts forts de positionnement, ce sont tous des projets mixtes avec une dominance de la composante résidentielle du haut standing au très haut standing, pour un pourcentage programmé qui varie, entre 40% à 75%, de bureaux entre 10% à 25%, des nombreux commerces et des équipements de services et/ou de loisirs accompagnant le développement de ces projets. Les équipements standards de luxe permettent aussi peu de différenciation entre les projets tels que golf, piscine, marina, centre commercial, qui sont des « ingrédients » indispensables à leur programmation. Cependant, la majorité des produits immobiliers proposés s'intègre dans des formes de haute densité en proposant des tours de R+13 à R+19 qui sont des produits particuliers peu pratiqués dans le marché tunisien et qui ciblent des marchés étrangers limités. Quant aux produits envisagés par la SPLT dans la zone Nord-Ouest/Sud-Ouest, ils s'orientent essentiellement vers une cible locale avec une ouverture possible vers l'international.

Selon l'analyse détaillée sur la base des programmes envisagés par les grands projets, nous constatons que l'offre future des grands projets est largement supérieure à la demande. Plus spécifiquement, en se limitant sur aux projets intra-agglomération, l'offre en logement et en bureaux dans le Grand Tunis dépasse largement la demande. La demande la plus optimiste s'établit à deux millions de m² pour les logements et à 1,7 millions de m² pour les bureaux, alors que les grands projets, entre autres l'aménagement de la dernière réserve foncière de la SPLT, envisagent un total de 11,96 millions de m² pour le logement et 7,15 M en m² de bureaux. Quant à leur localisation et par rapport à la centralité, certains projets se développent à une grande distance de la capitale, éloignée de ses principaux centres de décision. Leur influence s'étend à l'échelle de l'agglomération, voire au-delà, avec les projets Port Financier de Tunis, Telecom City, Bled El Ward et Baie de Gammarth, qui sont localisés en dehors de l'agglomération. D'autres projets se localisent dans la capitale en voisinage des projets projetés de la SPLT : il s'agit de *Tunis Sports City* et Porte de la Méditerranée ; leur influence s'étend sur l'hypercentre de Tunis, la ville de Tunis, le Grand Tunis et même à l'échelle nationale et internationale. Quoiqu'il en soit, s'agissant de tertiaire supérieur, l'offre reste sur calibrée par rapport à la demande et susceptible de perturber le bon fonctionnement des activités de ce dernier et des services de la capitale.

L'analyse des phasages des projets, selon les calendriers annoncés, imposeraient la nécessité d'adopter une stratégie globale. Il était prévu, selon les premières prévisions globales des projets, que la période 2010-2015 combinerait les sorties des produits de trois opérations majeures, ce que le marché tunisien n'est pas capable d'absorber.

Le seul projet émirati qui pourrait aboutir à l'horizon 2035 est, en effet, le projet *Tunis Sports City* porté par le groupe Boukhatir. Les plans d'aménagement sont actuellement en cours de discussion et d'approbation par les services concernés. Malgré qu'il soit orienté essentiellement vers des activités sportives, ce projet est le principal concurrent des produits de la SPLT. Il devrait se développer dans les 25 ans à venir avec une programmation et un produit similaire aux projets SPLT. A partir des entretiens réalisés auprès des responsables de l'aménagement du projet *Tunis Sports City*, il s'avère que la perturbation vécue par la Tunisie ces dernières années a touché la cible étrangère appréciée au lancement du projet et que la cible actuelle sera essentiellement nationale tant que la situation économique de la Tunisie demeure ambiguë.

Les caractéristiques communes entre les deux projets, c'est-à-dire, la situation sur les Berges du Lac Nord de Tunis, la projection en logement et bureau, la clientèle future, le calendrier de commercialisation du projet dans le marché, sont prises en compte par l'étude d'actualisation réalisée par la SPLT en 2012 et lancée avant la Révolution pour la zone Nord-Ouest/Sud-Ouest. Elle incite « à développer rapidement le projet de la SPLT en intensifiant les rythmes de commercialisation entre 2014 et 2024 afin de permettre au projet de la SPLT de s'imposer sur le marché en tant qu'acteur incontournable et d'envisager de capter 60% de la demande potentielle en bureaux et en logements sur le secteur de haut de gamme. »

La stratégie de développement du projet Nord-Ouest/Sud-Ouest permettra à la SPLT de dominer le marché tunisois, puisque les autres zones d'activités telles que la Chagua I et II, Montplaisir, El Manar, les Berges du Lac, technopole El Ghazala, Mutuelle Ville atteindront prochainement une saturation pour le produit « bureaux ». Ce phénomène est renforcé par les avantages qui détiennent la SPLT et qui la distinguent des autres projets : une situation stable et existante, une société déjà créée et un projet lancé. La résistance aux perturbations de la Révolution et de la période de transition démocratique devrait être garantie, au contraire des grands projets cités qui sont uniquement des lancements de propositions. De plus, ils ont mené à de grands débats polémiques dans les médias.

La Révolution tunisienne est une réelle carte blanche pour la réussite du projet de la dernière réserve foncière, puisqu'elle a pour conséquence le fait que tous les projets concurrents aient été remis en discussion et restent stagnants. De notre point de vue, la SPLT devait profiter de cet état de fait pour être en avance dans les études d'aménagement et d'approbation surtout que cette dernière exige des délais importants. Malheureusement, la SPLT n'a pas su ou pu profiter de cette opportunité. D'autres contraintes ont perturbé l'avancement de ce projet.

LA SPLT DANS L'URGENCE CONFRONTEE AUX CARENCES DE L'URBANISME DU GRAND TUNIS

A l'heure actuelle, et après sept ans de la Révolution tunisienne, la SPLT a toujours du mal à engager ses projets qui se caractérisent par un concept fort, conçu dans la continuité de la centralité de la ville de Tunis. La zone Nord-Ouest/Sud-Ouest des Berges du Lac Nord ainsi que des projets de lotissements d'autres réserves foncières pour le quartier du « Vieux Port » et « de la zone industrielle la Goulette 2 », entrent en effet dans ce cadre. De ce fait, la SPLT s'est remise en contact avec le « groupement de travail » afin de revoir à la baisse le programme déjà détaillé pour la zone Nord-Ouest/Sud-Ouest, lequel avait opté pour un scénario d'aménagement très dense équivalent à 3,6 millions de m² SHON.

Une expertise sur l'état du site a affirmé l'impact d'une telle densité sur la circulation, ainsi ce niveau de densité a été réduit à 3 millions vers un optimum en matière de développement et de transport. La SPLT, qui était confrontée, depuis sa création, aux problèmes levés du contexte spatial du site et aux rapports politiques avec le pouvoir semble ainsi dévoiler ses limites après la Révolution. La question est de savoir si le blocage du projet est le résultat d'une repousse constante de la solution aux obstacles ou est-il lié au manque d'une stratégie globale du Grand Tunis, ou la cause est liée à ces deux aspects ?

Le site du projet impose des contraintes naturelles et d'autres sont survenues au fil du temps. Les dernières sont des éléments fixes et indépassables qui doivent en tenir compte et apparaître dans la conception du projet.

AMENAGER DANS UN DELAISSE : UN MANQUE CRUCIAL DE STRATEGIE D'ENSEMBLE DU RESEAU DE TRANSPORT AU SUD DE TUNIS ET DANS SON HYPERCENTRE

L'extension Nord-Ouest/Sud-Ouest de Lac Nord s'inscrit dans une zone du péricentre de Tunis, particulièrement sensible.

En effet deux axes majeurs à ce niveau :

- La RN8 méridienne, reliant les parties Nord (Ariana, Nasser, CUN) à l'hypercentre et aux quartiers Sud (Jebel Jloud, Radès, Mégrine), voie relativement récente mais déjà très surchargée ;
- La RN9 (route de la Marsa), qui relie la banlieue Nord à l'hypercentre de Tunis ; elle est aussi particulièrement chargée, non seulement aux heures de pointe (le débit journalier moyen de la circulation motorisée est de 155 633 véhicules) ;

Or, la zone Nord du projet de la SPLT est conçue sur la base d'une artère principale qui prolonge les lotissements du projet. Cette voie se prolonge, selon les concepteurs de la SPLT, vers la zone Sud-Ouest/Sud-Ouest, dont les travaux sont d'ores et déjà lancés (Planche 46). L'encombrement du flux routier sur la RN9 est d'ores et déjà reporté sur ce boulevard intérieur et cet encombrement sera automatiquement transmis vers ce nouveau prolongement. De même, la zone d'études est limitrophe à la liaison Nord-Sud du Grand Tunis qui est la RN8. Cette route est tantôt en viaduc, à partir de l'avenue Habib Bourguiba et de l'hôtel Laico et tantôt à niveau. Les deux routes présentent une saturation essentiellement aux heures de pointe qui provoque des encombrements et des embouteillages gênants à l'entrée et à la sortie de Tunis.

L'aménagement de cette zone exige, d'une part, une stratégie entre les infrastructures intra-muros à la charge de la SPLT et les infrastructures extra-muros existantes et projetées qui sont en dehors du pouvoir de la SPLT et dont elle ne maîtrise pas les délais de réalisation. D'autre part, le développement du transport en commun en site propre qui soit performant, régulier et ponctuel, pour assurer une qualité urbaine de desserte du site, notamment entre les immeubles, les habitations les bureaux et les stations.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Barthel.P.A., 2006, *Tunis en projet(s). La fabrique d'une métropole au bord de l'eau*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Coll. Espaces et territoires, 206 p.- Chabbi. M. 2008, *Les grands projets urbains au Maghreb, fonctions et impacts*, Villes en Développement, n° 81-82, Paris, ISTED, pp. 10-12.

Carrière. J., 2002, *Ville et projet urbain en méditerranée*, CNRS-UMS 1835, Université de Tours : maison des sciences de l'homme, Villes et territoires, 136 p.

Devisme. L., 2003, *Projet urbain*, pp 747-748, in Lévy. Y, Lussault.M (dir.), Dictionnaire de la géographie et de l'espace de sociétés, Paris, Berlin, 1 034p.

Signoles P (dir.), 2011, *Faire la ville en périphérie(s) ? Territoires et territorialités dans les grandes villes du Maghreb*, 326p.

Que reste-t-il du Havre dans le Grand Paris ? L'évolution du projet axe Seine

What remains of Le Havre in the Grand Paris? The evolution of the project Axe Seine

Alexandre FAURE

Doctorant et assistant de recherche
Centre de Recherches Historiques
Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
Fondation France Japon
alexandre.faure.riberie@gmail.com

Sarah DUBEAUX

Docteure en géographie et aménagement
Post-doctorante à l'ENS, programme 3S RECIPE

RÉSUMÉ :

Cette communication vise à réinterroger l'évolution de l'aménagement du territoire depuis les années 1960 en France à travers l'exemple de la Vallée de la Seine et plus particulièrement du Grand Paris et de la place du Havre dans le projet. Elle illustrera ainsi les ambivalences et contradictions permanentes entre les discours politiques et la mise en pratique du projet. Il s'agira de déconstruire les ressorts politiques et normes d'aménagement sous-jacents dans l'incapacité à faire du Havre le port de Paris - bien que cette fonction ait été une des raisons premières de la fondation de la cité océane il y a 500 ans. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? Nous proposerons une étude diachronique des grands plans d'aménagement comme le PADOG/SDAU/SDRIF en les comparant aux nouveaux modes de projets et initiatives telles que "Réinventer la Seine", l'ADAS (Association des Départements de l'Axe Seine) et Haropa (Coopération ports du Havre, de Rouen et de Paris). Nous nous situons à la lisière entre une approche géographique, aménagiste, politiste narrative et historique de la place du Havre dans la métropolisation parisienne.

Mots-clés : aménagement du territoire, politiques publiques, projets, histoire, Le Havre, Grand Paris, axe Seine.

ABSTRACT:

This communication aims to question the evolution of territorial planning since the 1960s in France through the example of the Valley of the Seine and particularly the Grand Paris and the place of Le Havre inside this metropolitan project. We will show the ambivalences and permanent contradictions between the political discourses and the practical implementation of the project. In this communication we will explain how policies aren't capable to make Le Havre the maritime port of Paris. By the past, Le Havre was founded because of that. What happens now for this city? We will discuss the place of Le Havre in the Grand Paris project by a diachronic analysis of plans, in comparison of actual initiatives like "Réinventer la Seine", the association of department of the Axe Seine, or the port cooperation of Le Havre, Rouen and Paris. Because of that, we will use of multidisciplinary, between geographical, urbanistic, political and historical approaches.

Keywords: territorial planning, public policies, project, history, Le Havre, Grand Paris, axe Seine.

Cette communication vise à réinterroger l'évolution de l'aménagement du territoire depuis les années 1960 en France à travers l'exemple de la Vallée de la Seine et plus particulièrement du Grand Paris et de la place du Havre dans le projet. Elle illustrera ainsi les ambivalences et contradictions permanentes entre les discours politiques et la mise en pratique du projet à travers l'étude des documents de planification (SDAU, SDRIF, etc.). Il s'agira de déconstruire les ressorts politiques et normes d'aménagement sous-jacents dans l'incapacité à faire du Havre le port de Paris - bien que cette fonction ait été une des raisons premières de la fondation de la cité océane il y a 500 ans. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ?

Le port du Havre n'est pas nouveau, il succède aux ports de Honfleur et de Harfleur qui défendirent la Seine contre des incursions diverses, particulièrement anglaises. Ce lieu stratégique a toujours eu une vocation de contrôle territorial. En effet, la création du Havre relève d'un projet politique, militaire et commercial porté par le pouvoir royal qui constitue alors doucement le territoire de la nation. Édifiée à la suite de l'édit de François Ier en 1517, la ville doit alors être le port de Paris sur sa façade ouest, au moment où les grandes Découvertes commencent à décentrer l'espace européen de la Méditerranée vers la Manche et l'océan atlantique. Au même moment, la France continue de s'opposer à la puissance anglaise.

Plus ou moins placardisé¹, ce projet réapparaît à la fin des années 1960, notamment au moment de la mission basse Seine qui se traduit par l'approbation d'un SDAU en 1967 et par la création d'un des premiers Établissement Public Foncier. Cet établissement a alors pour mission de constituer les réserves foncières nécessaires à ce projet d'envergure. A cette époque, la vallée de la Seine est un axe de projets et d'expérimentation important. Mais dans les faits, le territoire subit progressivement un enclavement de plus en plus fort, visible dans la "périphérisation" du Havre notamment en matière d'infrastructures de transport.

Ainsi, en accord avec le projet dessiné par l'équipe d'A. Grumbach, Nicolas Sarkozy, en visite au Havre le 16 juillet 2009, promet de donner à la ville portuaire un nouveau statut, héritage de son attachement au Grand Paris. En dehors de la ligne TGV (LNPN), il s'agit de faire entrer les marchandises par la vallée de la Seine et de ne plus dépendre des ports étrangers du Benelux : « Dans sa vocation maritime, la France a certainement souffert d'avoir une grande capitale terrestre, continentale, abritée du vent du large, et à l'écart des courants d'échange maritimes. Mais nous pouvons et nous devons faire du Grand Paris une véritable métropole maritime. Pour cela, nous devons tisser un lien nouveau à travers cette magnifique vallée de la Seine, entre une vieille capitale fluviale, Paris, dont le blason ne porte pas une nef par hasard, et ses deux ports traditionnels que sont Rouen et Le Havre. »

DU HAVRE A PARIS, UNE CONTINUITE DE SERVICES MAL ASSUREE

¹ Le terme placardisé peut sembler péjoratif, mais il est pleinement voulu. Le Havre et son inscription dans un projet métropolitain parisien est toujours utilisé par à-coup, sorti du placard pour être porté quelques mois, quelques années, sans jamais faire partie à part entière de la panoplie d'outils et de symboles concernant la métropolisation parisienne. C'est un élément éphémère et inconstant, que l'on sort selon les occasions.

Cependant, aujourd'hui le Havre n'est toujours pas explicitement le port de Paris et connaît des menaces sérieuses, notamment celle du canal Seine Nord. Dans un rapport rendu public en 2016 par Valérie Fourneyron, députée de Seine-Maritime, il est fait mention de la difficulté principale du port du Havre : sa capacité limitée de transvasement entre les bateaux et les véhicules terrestres ou fluviaux. Cette difficulté serait le principal handicap de ce port qui, *a contrario*, a la possibilité d'accueillir tous types de tonnages, que ce soit des rouliers, des porte-conteneurs, des tankers ou des bateaux de croisière². Plus récemment, Haropa, le GIE regroupant les ports de Gennevilliers, Rouen et le Havre, a vu sa part de marché progresser contre les autres ports de la Manche, mais atteint au final un chiffre encore modeste en 2017 (7%). L'augmentation la plus franche est celle du nombre de passagers venant des îles anglo-saxonnes avec 430 000 personnes par an (loin des 12 millions d'Helsinki et de Douvres), suivi du trafic roulier. Le rapport insiste aussi sur des erreurs d'investissements en pointant du doigt la faible capacité d'adaptation de l'offre portuaire à la demande, alors même que les bases et l'infrastructure initiale sont très satisfaisantes, diminuant l'impact de la perte d'attractivité du port havrais. Le projet du Grand Paris concentrait son attention sur la situation du Havre et de l'Axe Seine dans l'argumentaire et la construction des politiques publiques depuis 2007, mais il semble tout à fait évident que les actes n'ont pas été suivis³.

A l'origine, lors du discours du Havre (16 juillet 2009), le Président de la République (Nicolas Sarkozy), avait estimé que le Grand Paris devait recouvrir un territoire métropolitain vaste, comprenant une façade maritime qui serait Le Havre. Connectée à Paris par le train et par le port de Gennevilliers, cette façade a rapidement été effacée du discours, qui s'est cantonné à l'attractivité de la zone dense parisienne. Malgré tout, le port de Gennevilliers a été intégré dans le développement de la région parisienne. Il est aujourd'hui connecté à Haropa et, par sa qualité de premier port fluvial européen, il remplit pleinement son rôle de lien avec le port du Havre. Ce qui pèse le plus dans le lien entre Paris et le port du Havre sont les trajets complémentaires au fluvial, donnée importante sur le long terme mais aussi sur le court-terme comme en cas d'inondation (la montée de la Seine et la recrudescence de phénomènes pluvieux susceptibles de se produire suite au réchauffement climatique diminuent les capacités en l'état du port de Gennevilliers). L'autoroute A1 qui dessert les ports du nord de l'Europe joue un rôle canaliseur pour une région qui dépend fortement du trafic routier de marchandises malgré la baisse de sa part modale ces dernières années. Le transport ferré, par le fret, est particulièrement mal en point en France. La ligne Paris Le Havre ne permet pas, en l'état actuel, une amélioration de cette part modale. Or, le fait d'avoir repoussé la construction de la LGV n'est pas de bonne augure dans ce domaine. Le Grand Paris, en se repositionnant sur l'attractivité par la finance, la recherche, l'innovation et la culture, a oublié un élément fondamental de la vie d'une métropole : son alimentation en produits de toutes sortes. Seuls le BTP et l'évacuation des déchets tirent leurs épingles du jeu avec de nombreuses zones d'échanges à l'intérieur même de Paris.

DE NOUVEAUX ACTEURS DANS LA GOUVERNANCE DE LA SEINE

² http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/rapport-axe-seine-vfinaleb_0.pdf. Rapport de Valérie Fourneyron, "Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine", Juillet 2016, Sénat.

³ Fremont Antoine, "Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ?", *L'espace Géographique*, n°41, pp. 236-251, 2012.

Parallèlement, la montée en puissance des métropoles dans l'aménagement français induit de plus en plus de discontinuités et des oppositions territoriales au détriment d'un périmètre de projet vallée de la Seine. Ainsi, la traduction politique de ce discours en acte est lente : émerge progressivement des acteurs institutionnels sur l'ensemble de l'axe Seine, qu'il s'agisse de coopérations (entre les agences d'urbanisme) ou de créations. En 2012, est ainsi créée Haropa qui associe les ports de l'axe Seine. De la même façon, l'ADAS, l'Association des Départements de l'Axe Seine (Eure, Val-d'Oise, Hauts-de-Seine, Seine-et-Marne, Calvados) qui ne compte pas Paris dans ses rangs, ne voit le jour qu'en 2016. Cette association promeut le développement économique de la vallée en jouant sur la symbolique du rattachement du Grand Paris au Havre et du Havre au Grand Paris. Loin des grands schémas de planification élaborés par l'État, un projet vallée de Seine prend aujourd'hui une autre forme révélatrice d'une nouvelle façon de faire le projet : l'initiative Réinventer la Seine, prise en 2016 recouvre d'une part un territoire beaucoup plus large que celui de l'ADAS : il comprend notamment Paris, les départements de première couronne, l'APUR, des communes, intercommunalités, VNF, l'État, des ports, mais pas la Métropole du Grand Paris (bien que l'Établissement Public Territorial numéro 12 soit membre). L'initiative invite à proposer des projets tout autour de la Seine, sur le modèle de Réinventer Paris. Ces deux composantes de la nouvelle politique concernant la vallée de la Seine font partie de ce que Arnaud Brennetot, Michel Bussi et Yves Guermond ont appelé « l'aménagement métropolitain » dans un contexte néolibéral⁴. De fait, la mise en concurrence des territoires et des métropoles, à de multiples niveaux, impose aux dirigeants politiques une recherche de solution pour augmenter l'attractivité et la compétitivité des territoires. Pourtant, dans la volonté récurrente de comparer Paris à Londres (Gilli, 2014; Orefeuil et Wiel, 2012), il apparaît que le manque d'une façade maritime propre serait un désavantage pour la capitale française dans la mondialisation. Or, après les annonces du Président, très peu a été fait pour lier plus fortement le Havre au Grand Paris. Comment expliquer cet état de fait ?

Cette communication s'appuiera sur l'étude de documents de planification et d'urbanisme en les confrontant aux discours politiques concernant aussi bien le Grand Paris que l'aménagement de la vallée de la Seine jusqu'au Havre. Nous proposerons aussi une étude diachronique des grands plans d'aménagement comme le PADOG/SDAU/SDRIF en les comparant aux nouveaux modes de projets et initiatives telles que "Réinventer la Seine", l'ADAS et Haropa. Nous nous situons à la lisière entre une approche géographique, aménagiste, politiste narrative et historique de la place du Havre dans la métropolisation parisienne.

⁴ Brennetot Arnaud, Bussi Michel, Guermond Yves, « Le Grand Paris et l'axe Seine. L'aménagement métropolitain à l'âge de la concurrence néolibérale », *Métropoles*, n°13, 2013.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Brennetot A., Bussi M., Guermond Y., « Le Grand Paris et l'axe Seine. L'aménagement métropolitain à l'âge de la concurrence néolibérale », *Métropoles*, n°13, 2013.
- Frémont A., "Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ?", *L'espace Géographique*, n°41, pp. 236-251, 2012.
- Gilli F., *Grand Paris. L'émergence d'une métropole*, Paris, Les presses de SciencesPo., 2014.
- Mangin D., *Paris/Babel, une mégapole européenne*, Paris, Éditions de la Villette, 2013.
- Orfeuill J.-P. et Wiel M., *Le Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris, Editions Scrineo, 2012.
- Pradel B., Padeiro M., Aguiléra A., « Paris sera toujours paris : Réflexions sur la centralité dans la métropole parisienne », *Métropoles, Varia*, n°14, 2014.
- Rapport de Valérie Fourneyron, "Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine", Juillet 2016, Sénat. http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/rapport-axe-seine-vfinaleb_0.pdf.
- Secchi B. et Vigano P., *La ville poreuse. Un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après Kyoto*, Paris, Métis Presses, 2011.

**Du projet de développement au projet urbain ?
Retour sur les trajectoires de la figure du « projet » « urbain »
en Afrique de l'Ouest**

*Development project to the urban project?
Return on the trajectories of the urban project processes
in western Africa*

Claire SIMONNEAU
Postdoctorante
Faculté LOCI Université catholique de Louvain
claire.simonneau@uclouvain.be

RÉSUMÉ :

Cette communication interroge la figure du « projet » dans le contexte des villes ouest-africaines, à partir d'une expérience professionnelle et de recherche, et en particulier les fondements théoriques, voire épistémologiques, des pratiques de projets, en mettant en regard le projet de développement (tel qu'on l'entend dans la sphère de la coopération et de l'aide au développement) et le projet urbain (tel qu'on l'entend dans l'espace francophone de l'urbanisme). Premièrement on retracera la trajectoire de deux modes d'actions qui ont des histoires distinctes, en mettant en évidence les emprunts fait par ces deux pratiques aux sciences de la gestion. Ensuite on montrera les effets concrets de ces trajectoires et de la prégnance du projet de développement sur l'urbanisme ouest africain. Enfin, on interrogera les initiatives récentes d'acteurs internationaux pour reconnecter les projets de développement du secteur urbain au projet urbain.

Mots clés : projet urbain, projet de développement, urbanisme, coopération internationale

ABSTRACT:

This paper investigates the notion of « project » in the context of West African cities, based on my own experience as a professional consultant and a researcher. I will specifically investigate the theoretical, if not epistemological, basis of project processes, through a comparison between development project (as it is understood in the cooperation sector and development aid), and urban project (as it is understood in the French-speaking community of urban planning). First, I will reveal the historical trajectory of both notions, and highlight to what extent management sciences have (or not) contributed to them. Second, I will show that the dominance of development project approach to public action has practical impacts on urban planning practices in West Africa. Lastly, I will examine recent initiative of international stakeholders to reconnect urban development project to urban project.

Key words: urban project, development project, urban planning, international cooperation

Cette communication interroge la figure du « projet » dans le contexte des villes ouest-africaines, à partir d'une expérience professionnelle et de recherche, et en particulier les fondements théoriques, voire épistémologiques, des pratiques de projets, en mettant en regard le projet de développement (tel qu'on l'entend dans la sphère de la coopération et de l'aide au développement) et le projet urbain (tel qu'on l'entend dans l'espace francophone de l'urbanisme).

Le projet peut être défini la mobilisation de moyens sur une durée limitée, en vue d'atteindre des objectifs donnés.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET PROJET URBAIN

Premièrement, on retracera la trajectoire de ces deux modes d'actions aux histoires distinctes. Le projet de développement est le mode majeur d'action publique dans les colonies à partir du milieu du 20^e siècle (Massiah and Tribillon 1988, Darbon 2008, Lavigne-Delville 2013). Cette forme particulière d'action publique s'inspire pour partie des projets industriels et pour partie des projets régionaux comme la *Tennessee Valley Authority* aux États-Unis; elle est le fait d'ingénieurs, souvent principalement basés en métropole ayant peu de connaissances fines des réalités locales. Si, pendant la période coloniale, l'exploitation des ressources naturelles et agricole reste une orientation forte, d'importants projets d'infrastructures sont également mis en oeuvre en milieu urbain, allant de pair avec une vision ségréguée du fonctionnement de la ville. Les États indépendants en Afrique de l'Ouest reprendront cette modalité des grands projets dans le domaine des infrastructures et du logement (Massiah and Tribillon 1988, Sory 2015), accompagnés par les institutions d'aide bilatérale et multilatérale qui se mettent en place dans les décennies 1950 et 1960.

Un tournant s'opère dans les années 1980 avec les coupures drastiques dans les finances publiques qui conduisent les institutions d'aide à un changement d'échelle et de secteur au profit de projets d'ordre social, politique et institutionnel plutôt que d'infrastructures. Par ailleurs, les projets sont mis en oeuvre par des ONG plutôt que par les administrations d'État. C'est le début d'une longue évolution vers des projets caractérisés par la mise en place d'unité de gestion de projets plus ou moins autonomes de l'administration, accompagnés d'une ingénierie institutionnelle et sociale croissante, et par des procédures de plus en plus lourdes censées contrôler la mise en oeuvre des projets. Les théories du *New Public Management* influencent durablement le processus de l'aide au développement, y compris dans le secteur urbain (Stren 1991). Lavigne-Delville (2013) montre une double complexification des procédures de l'aide avec la multiplication des outils de contrôle d'utilisation du financement (cadre logique en amont, programmation annuels, comité de pilotage, évaluation systématique, etc.) et des modes d'organisation valorisant le « faire faire », les appels à projets locaux, les multi-partenariats.

Parallèlement, a montée en puissance du projet urbain dans les pays européens retracée par Gilles Pinson (2009) montre qu'il a été conçu comme un instrument de mobilisation sociale et de pérennisation d'un groupe de parties prenantes partageant une certaine identité d'action ou certains objectifs. De ce fait, il serait devenu un instrument du gouvernement des villes (Lascoumes and Le Galès 2005).

En conclusion de cette section, on montrera que ces deux types de projets font face à des défis similaires (incertitude, complexité des parties prenantes, des modes opératoires, etc.) eux même largement traités par les sciences de la gestion (Arab 2007, Lavigne-Delville 2013). Or, les sciences de la gestion ont été reprises de manière différenciée dans ces deux pratiques. Par exemple, alors que le projet urbain est conçu comme vecteur de mobilisation des parties prenantes, le projet de développement continue de souffrir du découplage (y compris géographique) fort entre décideurs et bénéficiaires, entre mesure du succès et effets pour les usagers finaux (Lavigne-Delville 2013). Alors que la pratique du projet urbain assume de plus en plus la dimension multiacteurs et une approche par la « gouvernance », les projets de développement restent liés de manière stricte à un cadre logique, reflet d'une volonté de contrôle de la mise en oeuvre d'un projet, typique d'une vision linéaire de l'action publique.

L'URBANISME OUEST-AFRICAIN A L'OMBRE DE L'APPROCHE PROJET

Dans un second temps, on démontrera dans quelle mesure, dans les territoires urbains ouest-africains, le projet de développement reste le mode majeur d'intervention concrète sur la ville, et les effets de cette situation. Cela a tout d'abord des conséquences communes à l'ensemble des secteurs d'action publique (Giovalucchi and Olivier de Sardan 2009, Valette, Baron et al. 2014) : substitution des projets à la politique publique, partage des territoires entre bailleurs, approche rigide ne permettant pas la prise en compte des changements et de l'incertitude, etc. Cette situation tend à déstabiliser les modalités de régulation sociétale et territoriale (Darbon 2003).

Portée sur le territoire urbain, cette modalité d'action a en plus des effets directs patents, notamment : l'absence de représentation d'ensemble, notamment cartographique, des espaces urbains et en conséquence peu d'imaginaire collectif, si ce n'est de projet politique, pour les territoires. Enfin, l'approche-projet a été tout à fait intégrée par les récents échelons communaux de pouvoirs. Il en résulte un contexte de concurrence entre communes pour capter les fonds de l'aide au développement, rendant difficile le développement d'une vision à l'échelle des agglomérations urbaines (dont intercommunale).

Ainsi, l'urbanisme ouest africain semble plutôt tiraillé entre d'une part une approche par projets de développement, encore portée sur les infrastructures et intervenant de manière ponctuelle sur le territoire, et d'autre part une approche par la régularisation juridique des espaces périphériques, notamment à travers la procédure de lotissement. Entre le cadre logique (du projet de développement) et l'approche juridico-géométrique (du lotissement), il reste peu de place pour l'identité territoriale, la vision politique, l'approche transversale; en somme pour le projet urbain.

VERS UNE EVOLUTION DES PROJETS DE DEVELOPPEMENT DANS LE SECTEUR URBAIN ?

Dans un dernier mouvement, on interrogera les initiatives récentes d'acteurs internationaux pour reconnecter les projets de développement du secteur urbain, à l'urbanisme de projet. Trois inflexions sont identifiées et seront examinées. La première consiste en une orientation vers l'aide-programme (approche programmatique avec des montants et des durées plus importantes que l'approche projet), voire l'aide budgétaire (directement reversée dans les budget de l'État) et l'approche territoriale du développement (European Commission 2016).

La seconde inflexion consiste en une revalorisation de la planification stratégique, incluant un projet de territoire. Cities Alliance, appuyé par UN-Habitat, porte en particulier cette vision, avec le financement au début des années 2000 d'un ensemble de *City Development Strategies* (CDS) à l'échelle métropolitaine. Cette démarche de planification vient donner les moyens d'une approche territoriale du développement urbain, avec la production de données chiffrées, de cartes, mais également d'ateliers de coproduction d'une vision dépassant les limites administratives communales (voir par exemple CDS 2011).

La troisième inflexion concerne la timide montée en puissance des exercices de « charrette » de planification (portée par UN-Habitat) ou d'ateliers ou workshops (portés par exemple par l'association Les Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy-Pontoise).

À partir d'expériences professionnelles concrètes au Bénin (préparation de projets de développement, ateliers) et au Burkina Faso (recherche appliquée), ainsi que d'entretiens avec des acteurs internationaux porteurs de ces inflexions (Direction générale du développement de la Commission Européenne -DEVCO, UN-Habitat, Cities Alliance), on s'interrogera sur leur portée réelle et potentielle.

En conclusion, il s'agira de mettre en évidence les ponts à jeter entre les dynamiques réflexives en urbanisme et en développement, ces derniers étant considérés à la fois comme pratique professionnelle et champ de recherche.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab, N. (2007). "Activité de projet et aménagement urbain : les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme." *Management & Avenir* 2(12): 147-164.

CDS (2011). *Élaboration de la Stratégie de Développement Urbain de l'Agglomération de Cotonou (CDS-COTONOU)*, République du Bénin, Cities Alliance, Programme des Nations Unies pour le Développement, Partenariat pour le Développement Municipal, Agence Française de Développement, ONU-Habitat: 157.

Darbon, D. (2003). "Réformer ou reformer les administrations projetées des Afriques ? Entre routine anti-politique et ingénierie politique contextuelle." *Revue Française d'administration publique* 1(105-106): 135-152.

Darbon, D. (2008). "Réformer un inexistant désiré ou supprimer un inopportun incontournable ? Le service public confronté à l'État et aux sociétés projetées en Afrique." *Télescope Hiver 2007-2008*: 98-112.

European Commission (2016). *Supporting decentralisation, local governance and local development through a territorial approach. Reference Document*. Brussels, Luxembourg, Directorate-General for International Cooperation and Development. European Commission. No 23.

Giovalucchi, F. and J.-P. Olivier de Sardan (2009). "Planification, gestion et politique dans l'aide au développement : le cadre logique, outil et miroir des développeurs." *Revue Tiers Monde* 2(198): 383-406.

Lascombes, P. and P. Le Galès (2005). *Gouverner par les instruments*. Paris, Presses de Sciences Po.

Lavigne-Delville, P. (2013). "Affronter l'incertitude. Les projets de développement à contre-courant de la « révolution du management de projet »." *Revue Tiers Monde* 3(211): 153-168.

Massiah, G. and J.-F. Tribillon (1988). *Villes en développement*. Paris, Éditions La Découverte.
Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris, Presses de Sciences Po.

Sory, I. (2015). "Comment loger les couches sociales à faible revenu en milieu urbain burkinabé? L'introuvable politique de « logements sociaux » à Ouagadougou." *Revue des Hautes Terres* 5(1-2).

Stren, R. (1991). "Old wine in new bottles? An overview of Africa's urban problems and the "urban management" approach to dealing with them." *Environment and Urbanization* 3(1): 9-22. Valette, H., C. Baron, F. Enten, P. Lavigne Delville and A. Tsitsikalis, Eds. (2014). *Une action publique éclatée? Production et institutionnalisation de l'action publique dans les secteurs de l'eau potable et du foncier (APPI)*. Burkina Faso, Niger, Bénin, GRET.

Urbanisme et processus permanents : le projet urbain à l'épreuve de l'incertitude

*Urbanism and continuous processes:
the urban project under the test of uncertainty*

Inès RAMIREZ-COBO
Architecte et Docteure en Urbanisme
HEIA (Suisse) et Université Grenoble Alpes
Collaboratrice scientifique Smart living lab - Institut TRANSFORM (Suisse)
Chercheure associée, UMR CNRS 5194 PACTE
ines.ramirez-cobo@univ-grenoble-alpes.fr

Marcus ZEPF
Professeur Docteur en Urbanisme
Université Paris Est Val de Marne
École d'urbanisme de Paris, Lab'Urba
marcus.zepf@u-pec.fr

RESUME :

Actuellement, on constate la coexistence de deux « mondes parallèles » dans la production des espaces urbains dans le contexte européen. Le premier, soutenu par des pratiques de planification se focalisant sur le contrôle et la maîtrise des processus, ne se semble pas s'adapter facilement à un contexte marqué par des incertitudes diverses et croissantes ; le second, émergent, relève de l'informel et d'une action collective urbaine plus souple et improvisée. Selon notre hypothèse de recherche, on assiste à une transformation de pratiques de planification qui passe par l'intégration des incertitudes, non pas dans le sens d'une anticipation efficace face aux aléas, mais comme la traduction de ces incertitudes en opportunités. L'analyse comparée de deux interventions urbaines illustrant les deux mondes mentionnés, nous permettra d'esquisser les principes directeurs d'un modèle transitionnel, à partir d'un « mode projet » traditionnel vers un « processus permanent » plus adaptable.

Mots-clés : planification urbaine, incertitude, opportunité, projet urbain, processus permanent.

ABSTRACT:

Currently, we can observe a coexistence of two "parallel worlds" in the production of urban spaces in European context. The first, supported by planning practices focusing on control of processes, does not seem to adapt easily to a context marked by different and growing uncertainties; the second, emerging and informal, is more flexible and talks about an improvised urban collective action. According to our research hypothesis, we are witnessing a transformation of planning practices through the integration of uncertainties, not in the sense of effective anticipation of hazards, but as the translation of these uncertainties into opportunities. The comparative analysis of two cases illustrating the two worlds mentioned, will allow us to sketch the guiding principles of a transitional model, from a traditional "project mode" to a more adaptable "permanent process".

Keywords: urban planning, uncertainty, opportunity, urban project, continuous processes.

Si l'on emprunte une métaphore provenant des sciences naturelles, il existe dans le champ de l'urbanisme des « mondes parallèles » quant aux pratiques de planification. D'une part, nous pouvons observer des pratiques issues d'une approche traditionnelle régie par la « maîtrise » et le « contrôle » qui cherchent à minimiser et à gommer les aléas et les incertitudes. D'autre part, des pratiques plus informelles qui se réfèrent à un monde émergent conscient du changement permanent et de l'incomplétude des résultats de l'action collective urbaine. Celui-ci tend à considérer l'incertitude et les aléas comme opportunité pour un urbanisme réflexif qui a vocation à se réinventer de manière perpétuelle. Ces deux modes d'appréhension méthodologique coexistent sans trouver de réelles interactions (Ramirez-Cobo, 2016).

Cette confrontation de « deux mondes » de savoir-faire en urbanisme est le résultat de la croissante complexité des enjeux territoriaux (face aux dimensions spatiales, environnementales, sociales et économiques) qui ne semble plus maîtrisable avec les approches traditionnelles de « planification ». Dans le même temps, les approches « expérimentales » et « réflexives » (Dumont, 2013) ne sont pas encore suffisamment généralisées pour acquérir un statut de nouveau référentiel dans l'expertise urbanistique. Depuis une quinzaine d'années, un grand nombre de travaux scientifiques constate une prise de conscience face aux phénomènes d'indétermination, d'incommensurabilité, de variance, de diversité qui questionnent les concepts et les pratiques de l'urbanisme du « plan » (Allmendinger, 2002 ; Novarina, 2003 ; Zepf, 2009). Ces travaux thématisent l'émergence d'un système de planification qui doit faire face à des échelles territoriales enchevêtrées, mouvantes et sans limite fixe. Les interventions à la micro-échelle du quartier peuvent y avoir des impacts sur toutes les échelles supérieures. Par conséquent, les fonctions, les systèmes d'acteurs et les formes de gouvernance subissent une réorganisation permanente. Ceci nécessite de reconsidérer le cadre temporel de toute action collective ayant trait à l'urbanisme.

Partant, le projet urbain ne peut plus être considéré comme action limitée dans le temps, orienté vers une réalisation définitive de ses objectifs fixés dès le départ, de manière a priori. Dans cette communication, nous proposons d'analyser le potentiel du « projet urbain » à se transformer dans un « processus permanent » de renouvellement. Nous faisons l'hypothèse que cette transformation passe par une plus grande prise en compte des « incertitudes », non pas dans le sens d'une meilleure maîtrise des impondérabilités mais plutôt dans la perspective d'une démarche collective permettant de traduire les aléas, les incertitudes et les changements inhérents à tout projet en opportunité évolutive, renouvelable et adaptable.

Notre démarche scientifique s'organise en trois temps : premièrement, nous nous efforcerons en établir les jalons et les limites indispensables d'un travail qui se situe au croisement de différentes disciplines, à savoir, la sociologie urbaine, la science politique urbaine et les sciences de l'aménagement urbain ; deuxièmement, il est essentiel de clarifier les fondements terminologiques, c'est-à-dire de définir les notions centrales de « mode projet » (Toussaint, 2003), de « zone d'incertitude » (Bernoux, 2009) et de « situation d'incertitude » (Christensen, 1985), qui seront utilisées pour construire la chaîne d'argumentation de ce travail ; enfin, partant des explications intentionnelles et herméneutiques, nous présentons l'approche épistémologique qui sous-tend l'élaboration des éléments permettant d'énoncer les pistes de réflexion vers un continuum entre « agrégation d'acteurs » et « processus permanent », et qui s'appuie sur la théorie de la complexité et sur une approche conceptuelle de « l'agrégat d'acteurs » en aménagement urbain (Zepf, 2004).

Notre méthodologie s'appuie sur une analyse comparée entre deux processus de conception urbaine qui peuvent être associés aux « deux mondes » présentés : le projet urbain complexe de l'Esplanade à Grenoble (France), appartenant au monde traditionnel ; et l'intervention de *Campo de Cebada* à Madrid (Espagne), en tant que forme d'intervention urbaine associée au monde émergent. Cela nous permet, non seulement d'identifier les incertitudes associées à chaque processus de conception, mais également de repérer les stratégies des acteurs impliqués pour les surmonter, les contourner ou les transformer en opportunité.

Par rapport au premier cas, « l'Esplanade » constitue l'un des projets stratégiques prévus dans le plan local d'urbanisme de Grenoble. Selon ce document, il s'agit d'un projet de requalification d'ampleur pour la ville, étant donné sa localisation à l'entrée de la ville, dans l'intersection de deux voies de communication importantes et l'Isère. Conçu par l'agence d'architecture et d'urbanisme parisienne de Christian de Portzamparc entre 2009 et 2013, le projet prévoit environ 1 300 logements au total (nouveaux et réhabilités), dont 30% de logements sociaux. À ceux-ci s'ajoutent l'aménagement des berges et des espaces publics au sein du secteur, l'intégration de la nouvelle ligne de tram et la création d'activités tertiaires (commerces et services). Modifié en plusieurs occasions lors des réunions publiques menées par la Ville de Grenoble et l'équipe de Christian de Portzamparc, le projet et la ZAC associée ont été annulés en 2014. À la base de cet échec pour l'équipe de concepteurs, se trouve une pétition populaire des habitants demandant la remise en question du projet.

Quant au cas de *Campo de Cebada*, il s'agit d'une initiative d'autogestion citoyenne d'une place publique dans le centre de Madrid, nommée place de la Cebada. Elle constituait une friche urbaine délaissée par les services et les autorités publiques, consécutivement à la crise économique profonde qui s'est installée et a impacté des pays occidentaux depuis 2008. En effet, depuis la démolition des équipements publics dès le début de la crise, le site est resté sans utilisation possible par les voisins et les riverains du quartier, qui ont fini par s'organiser et constituer en 2011 une association pour la gestion et l'entretien de la place. Parmi les membres de cette association, un collectif de jeunes architectes-urbanistes, appelé *Zuloark*, configurant une sorte de conglomerat hétérogène de professionnels et d'usagers, dans le but de rendre à cet espace sa dimension de lieu partagé d'intérêt collectif.

Bien que les deux cas peuvent apparaître très dissemblables (en termes de programme, de taille, de budget, etc.), l'intérêt de leur comparaison réside justement dans une approche systémique du projet urbain : au-delà de ses dimensions spatiales et sociales, le projet urbain est aussi, un mode d'organisation (Bourdin, 2014). Ce qui implique la gestion des interventions de nombreux spécialistes de différents champs, « *en tenant compte des contraintes techniques et en essayant de limiter au maximum la dépendance des uns par rapport aux autres* » (ibid., p. 77).

L'analyse comparée de ces deux projets, nous a permis d'identifier trois questions essentielles pour comprendre le fonctionnement et les dysfonctions d'un « mode projet » de plus en plus marqué par des incertitudes : 1) les données, 2) les acteurs et 3) les représentations.

Quant au premier point, on a repéré que les professionnels de l'espace sont confrontés à une multitude de données relatives au projet d'aménagement. Ces données sont, d'une part, issues de différents champs techniques (économique, écologique, technologiques, etc.) et constituent, d'autre part, le fruit des débats publics d'acteurs sociaux et politiques. Face à cette multitude de données, les acteurs de l'agrégat de projection doivent faire un tri pour retenir les informations pertinentes et agir de manière conséquente. Dans certains cas, la difficulté voire l'incapacité pour le faire, entraîne des retards importants en ce qui concerne les phases prévues. Des actions de petite envergure, où les enjeux économiques voire idéologiques ne sont pas importants, rendent possible une mise en place incrémentale et semblent s'adapter mieux face aux imprévus.

En ce qui concerne les acteurs, nous avons observé un plus grand nombre d'acteurs composant « l'agrégat d'acteurs en urbanisme ». Cette agrégation rassemble différents types d'acteurs urbains qui s'alignent au cours de leurs réunions sur les enjeux et le statut de ces enjeux. Même si le rôle des membres de cet « agrégat » semble établi par les fonctions officielles, leur manière de communiquer et le but de leur agrégation est à reconsidérer face à la pratique de l'aménagement dans un monde incertain. Ainsi, le cas de *Campo de Cebada* a révélé un changement de paradigme quant à la manière d'auto-concevoir le rôle du planificateur-concepteur, référent de la modernité. En effet, nous sommes face à un nouveau professionnel de l'architecture et de l'urbanisme, qui non seulement accepte d'adopter un rôle secondaire, mais aussi refuse tout rôle principal dans le processus de conception de l'espace public. Les groupes d'acteurs traditionnels, n'ont donc plus de sens. De la même manière, nous ne pouvons plus considérer l'utilisateur comme

un simple utilisateur de l'espace généré. Comme l'expérience du Campo de Cebada le montre, la figure de l'utilisateur a également évolué, en assumant un rôle plus actif, avec une plus grande capacité à modifier et configurer les espaces.

Finalement, par rapport aux représentations des espaces urbains à bâtir, nous faisons le constat que les professionnels de l'urbanisme n'ont pas toujours de représentations suffisamment élaborées sur l'avenir urbain à long terme. Ainsi, les dispositifs traditionnels de conception (notamment iconiques, mais aussi verbaux), méritent d'être révisés dans le but de mettre en débat des solutions spatiales susceptibles d'être partagées par l'ensemble des partenaires de « l'agrégat d'acteurs ». L'hypothèse est que les pratiques doivent s'appuyer sur les visions non pas pour les réaliser, mais pour explorer les voies vers les futurs possibles. Nos cas d'études montrent que l'adaptabilité des processus de conception semble être liée à des figurations qui ne fixent pas excessivement les formes spatiales, et qui ne nécessitent pas un degré de technicité trop important pour les appréhender.

Pour conclure, nous constatons que le paradigme de la maîtrise techno-bureaucratique et de la prospection linéaire de l'avenir urbain a laissé la place au paradigme du flou et de l'incertain urbain qui nécessite la confrontation des connaissances d'un plus grand nombre d'acteurs urbains. Depuis, la discussion sur les « best practices » en matière de participation des différents acteurs urbains investis dans un tel dispositif de communication est une thématique récurrente et occupe en même temps tout agenda politico-urbanistique. En France, l'enjeu de la concertation devient politiquement important à partir des années 1990. C'est à cette époque qu'une série de lois est votée, qui oblige les communes à mettre en place des dispositifs de concertation lors d'un projet d'aménagement.

L'idée du processus permanent repose essentiellement sur le débat intersubjectif et la prise en compte des représentations de valeur et des qualités de responsabilité. C'est dans ce sens que les différentes représentations et rationalités des acteurs de l'agrégat d'acteurs sont confrontées dans l'objectif de faire émerger un langage partagé qui facilite des décisions politiques responsables. Si on admet la pertinence de l'approche conceptuelle de l'agrégation d'acteurs et du processus permanent, cette approche aura probablement des influences à différents niveaux théoriques et pratiques de planification urbaine. Il s'agirait peut-être même de reconsidérer les principes fondateurs qui sous-tendent les approches traditionnelles de l'aménagement urbain.

Quelles conséquences, l'idée du processus permanent a-t-elle sur la recherche dans le domaine de l'urbain ? Pour apporter des éléments de réponse nous proposons cinq principes directeurs pour le renouvellement des pratiques en urbanisme :

1. La qualité des responsabilités : Déterminer si la décision en matière d'aménagement urbain est « plus ou moins recommandable » par rapport aux options sociales, économiques, politiques et spatiales.
2. L'accès à « bas seuil » : Rendre l'accès du citoyen au processus permanent facile et rapide pour augmenter la proximité entre la société urbaine et les acteurs de l'aménagement urbain.
3. Des finalités vers les visées : Engager un débat prospectif au sein de l'agrégat plus porté sur les « visées ». Il ne s'agit pas d'une « maîtrise et anticipation efficace » mais d'une exploration des voies souhaitables et soutenables.
4. L'élaboration d'un langage partagé : Appropriation permanente et mutuelle des clés de langage par tous les acteurs de l'agrégat (jargons, formes de présentation et de représentation, règles de communication, etc.)
5. Les interventions d'aménagement permanentes : Le processus permanent de réflexion, de débat et de prises de décision devrait permettre des réalisations ad hoc de petites envergure. C'est dans cette logique d'intervention que la politique de démocratie acquiert une plus grande légitimité et crédibilité.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Allmendinger P., (2002), *Planning Theory*, Palgrave, New York.

Bernoux P., (2009), *La sociologie des organisations : initiation théorique suivie de douze cas pratiques*, Éditions du Seuil, Paris.

Bourdin A., (2014), *L'urbanisme d'après crise*. Éditions de l'Aube.

Christensen K.S., (1985), « Coping with uncertainty in planning ». *Journal of the American Planning Association*, n° 51, pp. 63–73.

Dumont M., (2013), *L'aménagement urbain face à l'expérimentation. Actions publiques, dynamiques sociales*. Habilitation à diriger des recherches. Université Rennes 2, Rennes.

Novarina G. (dir.) (2003), *Plan et projet : L'urbanisme en France et en Italie*, Anthropos, Paris.

Ramirez-Cobo I. (2016), *L'incertitude comme levier de co-construction au prisme du projet urbain*, Thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes.

Toussaint J.-Y., (2003), *Projets et usages urbains. Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain*. Habilitation à diriger des recherches. Université Lumière Lyon 2, Lyon.

Zepf M., (2009), « La métropolisation en Allemagne : Un rééquilibrage territorial fragile ? », in: Baudelle G. , *L'Europe : aménager les territoires*, éd. Armand Colin.

Zepf M. (2004), *Éléments de définition de la raison pratique de l'aménagement urbain : vers un continuum entre agrégation d'acteurs et processus permanent*, Habilitation à diriger des recherches, Université Lumière Lyon 2.

De Dubai à Beyrouth, les modes de production de mégaprojets urbains : entre pilotage et bricolage

From Dubai to Beirut, the modes of production of urban megaprojects: between piloting and do-it-yourself

Oula AOUN
Assistant Professor- NDU- Liban

RESUME :

Les mégaprojets urbains, symboles de la capacité technique et financière des villes sont de plus en plus au cœur des stratégies de marketing urbain. Tout en étant localisés, ils s'inscrivent dans des dynamiques globales, d'où l'incertitude, le risque financier, la grande complexité au niveau des acteurs et des processus. Ces projets sont gérés suivant deux approches : celle de l'ingénierie du projet urbain et celle du pilotage stratégique. L'objectif de cette recherche est d'analyser les différents modes de gestion de ces projets à travers une analyse comparative de Dubai et Beyrouth, deux villes différentes de point de vue histoire, système politique et cadre urbanistique. Alors qu'à Dubai, les modes de production sont marqués par le rôle des pilotes, issus d'un système politique imprégné par la culture tribale, et par des pratiques de bricolage marquées par la haute réactivité des acteurs, induites en premier lieu par la compétition entre différents mégaprojets, qu'en est-il dans le cas de Beirut, marquée par les politiques néolibérales, et déjà par les effets de la dubaïisation ?

Mots-clés : mégaprojets urbains – Gestion de projets – Pilotage – Dubai- Beyrouth

ABSTRACT:

Urban megaprojects, symbols of the technical and financial capacity of cities, are increasingly at the heart of urban marketing strategies. While being localized, they are part of global dynamics, hence the uncertainty, the financial risk, the great complexity at the level of the actors and processes. These projects are managed according to two approaches: the urban project engineering and the strategic 'pilotage'. The objective of this research is to analyze the different modes of management of these projects through a comparative analysis of Dubai and Beirut, two different cities from the point of view of history, political system and urban framework. While in Dubai, the modes of production are marked by the role of the pilots, resulting from a political system impregnated by the tribal culture, and by practices marked by the high reactivity of the actors, induced in the first place by the competition between different megaprojects, what is it in the case of Beirut, marked by neoliberal policies, and already infused by the effects of dubaïisation?

Keywords: urban Megaprojects – project Management – Pilotage – Dubai- Beirut

Les mégaprojets urbains, des développements de grande échelle se caractérisant par une diversité de fonctions et d'équipements, constituent des symboles de la capacité technique, financière et gestionnaires des villes. Ils sont de plus en plus au cœur des stratégies de marketing urbain et de métropolisation des villes. Ces projets mobilisent des investissements considérables sur des périodes de temps très courtes et connaissent souvent des phases de latences et d'accélération brutales et imprévisibles. Ils reposent sur des formes de partenariats et de coopération inédites entre les secteurs privés et publics. Tout en étant localisés, ils s'inscrivent dans des dynamiques globales, d'où l'incertitude, le risque financier, la grande complexité au niveau des acteurs et des processus, et le besoin continu d'adaptation aux changements économiques, politiques et urbains. C'est ainsi que ce type de projets est lié par certains chercheurs aux politiques urbaines néolibérales (Swyngedow et al, 2002 ; Sager, 2010) et aux besoins du développement métropolitain (Salet et Gualini, 2006 ; Bourdin et Prost, 2009). Il existe toute une littérature qui essaie de comprendre les modes gestionnaires et opérationnels de ces mégaprojets, en tant non seulement que projets, mais aussi que processus. En gros, cette littérature peut être résumée suivant deux approches : celle de l'ingénierie du projet urbain et celle du pilotage stratégique. Pour faire face à la complexité inhérente du projet, l'approche d'ingénierie mobilise la rationalité et le recours aux normes et méthodologies préétablies. Le pilotage, d'autre part, est défini comme l'activité d'organiser l'action et d'en diriger l'élaboration, la mise en œuvre et l'aboutissement (Arab, 2004 ; Arab et Lefevre, 2011).

Dans une étude précédente sur l'urbanisme à Dubai, j'ai analysé les modes de production et de gestion de ces mégaprojets qui sont la base des politiques urbaines de la ville. Dubai est une ville qui s'urbanise à travers des agglomérations de mégaprojets. D'un petit regroupement de maisons de pêcheurs à la fin du dix-neuvième siècle, qui s'est développé sur les bords d'une crique naturelle, à une grande métropole qui multiplie les records architecturaux et technologiques, Dubai est considérée comme un cas particulier de ville en développement frénétique. Ce développement est encouragé par une gouvernance entreprenante qui se caractérise par des partenariats forts entre acteurs économiques et publics, dans le but d'attirer des investissements. Le système politique qui pivote autour du gouverneur- le Sheikh – est marqué par la place centrale qu'a ce dernier. L'histoire urbaine, relativement courte à Dubai, est également spécifique : on passe, dans l'intervalle de quelques décennies, d'un modèle public planificateur à une répartition des rôles entre un nombre de sociétés immobilières parapubliques, qui opèrent par le développement des mégaprojets (El-Sheshtawy, 2013). Ce modèle est marqué par une carence de cadres réglementaires et une faible capacité de régulation de l'acteur public officiellement en charge de l'urbanisme. En effet, c'est dans la cours du Sheikh, et de façon assez informelle, que se joue cette régulation.

A Dubai, les mégaprojets ne sont pas construits pour répondre à des besoins réels, mais pour propulser une économie immobilière spéculative, et pour s'enrôler dans une stratégie d'architecture de spectacle. Un des puissants acteurs urbains considère dans un entretien que 'les autorités de la ville savent très bien que la ville n'a pas besoin de tous ces projets, mais que c'est un moyen pour dire que Dubai existe, et que des choses 'passent' dans cette ville'. C'est dans cette perspective que l'on peut interpréter les mégaprojets des îles artificielles en forme de palmiers ou d'autres formes spectaculaires qui émergent avec une vitesse impressionnante. Toutefois, la crise économique de 2008 a montré la vulnérabilité de ce système économique à Dubai. A la suite de la crise, un grand nombre de ces mégaprojets a été affecté ou même annulé.

L'étude a montré que dans un contexte de spéculation et d'instabilité économique, l'ampleur et la complexité de ces projets déstabilisent la logique d'ingénierie et laissent place au pilotage comme moyen d'intégrer les aléas en articulant de multiples bricolages. Le pilotage permettrait de court-circuiter les pratiques bureaucratiques et d'apporter une capacité d'action et de décision plus grande dans un contexte instable qui nécessite une haute réactivité de la part des différents acteurs. Reflet d'un système politique fort imprégné de paternalisme et de culture tribale, le rôle du pilote – le Sheikh ou un puissant PDG d'une société immobilière parapublique – est clairement dominant dans les différents projets. Ce dernier mobilise des pratiques de bricolage en adaptant continuellement le contenu et la dimension cognitive des projets, intégrant ainsi les intérêts de tous les acteurs et maintenant l'unité du projet. Ces pratiques se caractérisent aussi par la création des espaces informels *ad hoc* qui permettent la négociation et la construction de confiance entre acteurs. Ceci s'exprime par des interventions qui ont des implications d'ordre substantiel affectant la forme et les fonctions et l'image même du projet, ainsi que par des éléments d'ordre procédural en lien avec des espaces de négociations et de pratiques interactionnelles menées par certains pilotes.

Au niveau substantiel, la pratique de re-programmation (repenser et évaluer le programme) est à la fois stratégique et tactique. Elle permet d'adapter et d'orienter le projet aux nouvelles contraintes qui peuvent avoir un impact décisif sur son évolution future ; en même temps elle ouvre un espace pour inclure les intérêts et les exigences de nouveaux acteurs. Au niveau procédural, il est intéressant de voir par exemple le nombre d'espaces de régulation qui permettent de développer des arrangements localisés et ponctuels entre les différents acteurs pour accommoder leurs intérêts.

Un espace de régulation assez caractéristique est celui qui se développe au sein des bureaux des sociétés immobilières, porteuses des projets, pour discuter avec les promoteurs immobiliers les orientations architecturales et les éventuelles modifications et adaptations des constructions.

La *dubaisation*, un terme de plus en plus utilisé, désigne la production de la ville par mégaprojets, mais désigne aussi l'exportation des modèles de projets et plus particulièrement l'exportation des sociétés immobilières parapubliques. Abu Dhabi, le Caire, la Tunisie et plusieurs villes arabes, ainsi que plusieurs villes dans le monde tentent de recopier le modèle dubaïote.

Au Liban on assiste récemment à l'émergence de grands projets résidentiels et urbains portés par les mêmes sociétés parapubliques et grands promoteurs privés de Dubai (comme par exemple Emaar, Majid Al Futaim et autres), et qui se construisent à l'image des mégaprojets urbains dubaïotes. Même si un nombre d'acteurs – surtout de la société civile – s'est mobilisé au Liban contre l'impact environnemental et social de ces projets, la recherche sur leurs modes opératoires et gestionnaires est quasi absente.

Cette recherche vise à comprendre et analyser les modes de production de ces projets à travers the *Waterfront*, un projet de développement de front d'eau, en cours de construction, situé au nord de Beyrouth, dans une zone connue sous le nom de *Dbayye* au district du *Metn*, et porté par Majid el Futaim, un grand promoteur immobilier qui vient des Emirats Unis.

Dans un contexte politique, économique et culturel très différent de celui de Dubai, qu'est le Liban, cette recherche tente de dévoiler des similitudes et des divergences au niveau des modes opératoires et stratégiques du projet. Elle vise aussi à identifier les cadres de régulation mobilisés dans le contexte de ce projet, que ce soit à travers des règlements établis, où des pratiques de bricolages en vue de stabilisation du projet. A savoir que ce projet vient sous la forme d'une phase tardive d'un plus grand projet de

développement du littoral – connu sous le nom de Linor -et qui a connu divers obstacles de nature économique et politique, menant à plusieurs phases intermittentes de latence qui ont duré plusieurs années.

Au Liban, les acteurs puissants en urbanisme et en fabrication de la ville en général, sont en premier lieu des acteurs publics, que se soit la Direction Générale de l'Urbanisme, le Conseil de Développement et de Reconstruction ou le ministère des travaux publics. Toutefois le Liban est de plus en plus imprégné par les politiques urbaines néolibérales, qui visent à réduire le rôle de l'Etat, pour laisser place aux grands investissements du secteur privé. Dans ce contexte la logique de l'exception est dominante. Ainsi des investissements immobiliers émergent de plus en plus, mettant de côté les aspects environnementaux et sociaux, et mobilisant une grande catégorie d'activistes de la société civile, critiquant et refusant ces projets. Récemment, il y a quelques années à Tripoli, une grande ville au nord du Liban connue aussi comme la seconde capitale du pays, les critiques des activistes ont réussi à arrêter un projet de développement qui visait à investir au niveau du littoral.

Alors qu'à Dubai, les modes de production sont marqués par le rôle des pilotes, issus d'un système politique spécifique, par l'absence d'une population concernée et l'absence de toute approche participative, et par des pratiques de bricolage marquées par la synchronisation des actions et la haute réactivité des acteurs, induites en premier lieu par la compétition entre différents mégaprojets, qu'en est-il dans le cas de Beirut, où le *Waterfront* est considéré comme le premier mégaprojet de développement de front d'eau qui se matérialise? Serait-il un laboratoire urbain où les modes de production importés par le biais des promoteurs dubaiotes contribuent à mettre en place un nouveau cadre de régulation, propre aux mégaprojets urbains libanais?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab, N., 2004. L'activité de projet dans l'aménagement urbain: processus d'élaboration et modes de pilotage Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier. Thèse à l'Ecole des Ponts ParisTech.

Arab, N., Lefeuvre, M.-P., 2011. Des cadres territoriaux au coeur des coopérations institutionnelles: les « entrepreneurs métropolitains ». *Politiques et management public* 28, 399–415.

Bourdin, A., Prost, Robert (Eds.), 2009. *Projets et stratégies urbaines*. Parenthèses, Paris.

Elsheshtawy, Y., 2013. *Dubai, behind an urban spectacle*. Routledge. London, New York.

Sager, T., 2011. Neo-liberal urban planning policies: A literature survey 1990–2010. *Progress in Planning*.

Salet, W., Gualini, E., 2006. *Strategic Urban projects: comparative analyses of European cases*. Routledge/Spon, London.

Swyngedouw, E., Moulaert, F., Rodriguez, A., 2002. Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode* 34, 542–577.

Le projet, un outil de reconquête durable de ressources urbaines à Gênes

The project, a tool for sustainable recovery of urban resources in Genoa

Abdelkader BEHIRI
Enseignant chercheur
Institut d'Architecture et d'Urbanisme, Université de Blida 1, Algérie
Chercheur, Laboratoire Architecture et Environnement LAE, EPAU, Alger, Algérie
abdelkaderch@gmail.com

RESUME :

Depuis la fin des années 80, la ville de Gênes a mis en place une stratégie de reconquête de ses ressources urbaines avec le projet urbain comme outil de mise en œuvre. Le projet devient dans ce cadre, la phase opérationnelle de cette stratégie en constituant une plateforme de coordination entre les différents intervenants ainsi qu'un support pour des arbitrages entre les priorités des ressources à mettre en valeur. Son caractère ponctuel s'appuyant sur un système de développement polaire, ancré aux ressources à récupérer et mettre en valeur, lui permet d'optimiser les moyens à mettre en œuvre pour un impact maximum. Il a permis aussi de mobiliser les équipes et finances nécessaires sur un court laps de temps et une petite aire dynamisant le processus de développement urbain durable. L'intégration des différents projets dans leur contexte en a fait un outil de pérennisation d'actions menées dans des cadres événementiels à Gênes, leur conférant un caractère durable.

Mots-clés : G ê n e s ; Ressources urbaines ; projet urbain ; développement durable ; évènementiel

ABSTRACT:

Since the end of the 1980s, the city of Genoa has implemented a strategy to reclaim its urban resources with the urban project as an implementation tool. In this context, the project becomes the operational phase of this strategy by providing a coordination platform for the various stakeholders as well as a support for arbitration between the priorities of the resources to be developed. Its punctual nature based on a polar development system, anchored to resources to be recovered and enhanced, allows it to optimize the mobilized means for maximum impact. It also helped to mobilize the necessary teams and finances over a short period and a small area boosting the process of sustainable urban development. The integration of the various projects into their context has made it a tool for the sustainability and the lasting of actions carried out in an event context.

Keywords: Genoa; Urban resources; sustainable development; urban project; events

La ville de Gênes (capitale de la Ligurie au nord-ouest de l'Italie) est une ville historique côtière qui a connu ses heures de gloire depuis le moyen-âge à la faveur à sa position stratégique sur le littoral sud de l'Europe. Cette position lui a permis de prospérer durant des siècles grâce au commerce puis aux finances, avec un impact important sur son architecture et son urbanisme, lui valant le surnom de « *la superba* ». Gênes recèle aujourd'hui une multitude de ressources patrimoniales et littorales qui résultent de ces situation et histoire exceptionnelles.

La crise multidimensionnelle à laquelle a fait face la ville à partir des années 60 lui a fait perdre plus de 20% de ses habitants et une bonne partie de son activité économique dans les années 80. Cependant, elle a permis aux autorités locales de réfléchir, à partir de la fin des années 80, à une nouvelle stratégie de développement plus durable basé sur les atouts de la ville et ses principales ressources jusque-là marginalisées : son interface maritime et son patrimoine architectural et urbain à travers un des centres historiques les plus grands d'Europe. Cette stratégie nécessite une synergie de plusieurs facteurs, entre autres : la disponibilité financière, la mobilisation des équipes chargées de ces opérations, l'amélioration de l'image des lieux ...

La relation entre la ville et la mer reste le fil rouge de tous les projets de récupération de richesses qu'a connues la ville dans le cadre de la reconquête de son histoire. En effet, la récupération du front de mer « *water-front* » est l'un des objectifs que l'administration s'est fixé pour assurer son développement (en plus de la requalification du centre historique et de la relance du tourisme) (Gazzola & Greco, 2003). Pour cela, le changement d'image de la ville d'industrielle (jusqu'aux années 90) à une ville culturelle et touristique était nécessaire.

L'approche par projets s'est imposée comme la solution la plus appropriée pour implémenter cette stratégie grâce à : sa flexibilité, son autonomie dans un contexte global, son étendue limitée dans le temps et l'espace et son caractère inclusif. Ces caractéristiques ont permis de mettre en place une vision d'ensemble du futur de la ville avec des projets urbains ponctuels qui créeraient une dynamique générale de récupération des ressources (Secchi, 2004). L'approche par projets permet aussi de mettre en place un échancier flexible de mise en œuvre de la stratégie globale où le lancement de chacun des projets est tributaire de la disponibilité des conditions de sa concrétisation (moyens humains, moyens financiers, conjoncture politique ...).

Dans le cadre de cet échancier, chaque projet constitue un jalon qui jouera le rôle de pôle de récupération des ressources et développement urbain durable entraînant une dynamique de développement dans l'ensemble de son environnement. Il s'agit de concentrer un investissement public sur une aire réduite et dans une durée déterminée, cette aire est choisie en fonction de son :

- Potentiel en ressources disponibles ;
- Rapport investissement/retombées sur la qualité apportée à son environnement urbain immédiat ;
- Capacité de créer une dynamique d'ensemble ;
- Capacité de changer l'image de son environnement et de la ville en général.

Cette polarisation s'est faite à deux échelles imbriquées en poupées russes :

- À l'échelle des projets de récupération des ressources où chaque projet est considéré comme un pôle en soi qui entrainera une dynamique d'investissement pour la récupération des ressources patrimoniales et littorales par l'amélioration de son environnement ;
- À l'intérieur du même projet à travers l'intégration d'équipements et ressources à forte valeur ajoutée (tels que l'aquarium au Porto Antico, ou les palais musées dans la récupération des palais des Rolli au centre historique) qui permettent de mettre en valeur les autres entités du même projet.

Afin de créer la synergie nécessaire à la réalisation de ces projets, les autorités de la commune de Gênes se sont appuyées sur des événements ponctuels internationaux suscités et accueillis au niveau des pôles préalablement identifiés pouvant remplir cette mission. Ces événements mobilisent les énergies sur une partie du territoire et permettent de poser un jalon susceptible d'enclencher une mise en mouvement de la ville à travers le lancement des projets en attente de conditions idoines. C'est un moteur pour la gestion du territoire et de la conquête d'une nouvelle image. Ils permettent de regrouper plusieurs conditions (Behiri, 2017) :

- Mobiliser des fonds importants sur une courte durée ;
- Mobiliser les équipes chargées de la mise en place de ces opérations sur une aire réduite avec des délais et dates butoirs ;
- Mobiliser tous les intervenants sur la ville dans un même objectif et une même dynamique ;
- La communication sur la ville à une échelle internationale, permettant de la faire connaître et ainsi de changer son image dans l'esprit des potentiels visiteurs.

La reconquête des ressources de la ville de Gênes s'est faite en trois étapes majeures comptant chacune un ou plusieurs projets, en s'appuyant sur trois grands événements internationaux qu'a abrités la ville (Masbounji, 2004) :

- La Colombiade en 1992 a servi pour le premier projet de reconquête de la mer,
- Le sommet du G8 en 2001 était le support pour la remise à niveau des espaces publics et une partie du patrimoine bâti du centre-ville,
- La manifestation Gênes capitale de la culture européenne en 2004 fut un alibi afin de continuer la reconquête de la mer et la récupération de l'autre composante de l'identité de la ville : le patrimoine architectural et urbain du centre historique.

La *Colombiade* 1992 : C'est à Renzo Piano (architecte génois) en 1985 que la ville doit l'idée de réutiliser le vieux port pour les festivités de la célébration du cinquième centenaire de la découverte des Amériques de 1992 (Christophe Colomb étant natif de la ville de Gênes). Ce projet reçu l'approbation et l'adhésion des autorités de la ville et du port qui s'emparent de l'idée et la développent afin de la transformer en projet urbain (Masbounji, 2004).

Le projet de récupération du port antique se situe au cœur du centre de la ville de Gênes, espace qui n'a pas connu, à l'époque, de rénovation importante depuis des décennies. En effet, ce lieu représente le point d'origine de la ville, là où sont nés le port et la ville et où ils se sont entremêlés pendant des siècles, par « un processus capillaire de percolation » selon la formule de Bernardo Secchi (Masbounji, 2004).

Le port s'étant refermé sur lui-même avec l'implantation de réseaux de voirie (chemin de fer, autoroute surélevée) entre lui et la ville tout au long du 20^e siècle, la rupture entre ces deux composantes de la ville fut totale privant ainsi Gênes de deux richesses majeures : son interface avec la mer et une partie importante de son patrimoine bâti (Behiri, 2017).

Le projet *Porto Antico*, réalisé par les équipes de Renzo Piano, avait pour objectif la reconnexion de ces deux entités à travers une opération de « couture » qui permettrait à la ville d'accepter de reprendre son organe majeur : le port.

Le sommet du G8 en 2001 : Ce grand évènement fut l'occasion de lancer deux ensembles de projets préalablement planifiés : la reconquête des espaces publics et la restauration des façades du vieux bâti.

Profitant d'un financement de 52 million € de la part de l'état Italien pour préparer le sommet du G8 qu'allait abriter Gênes en 2001, la ville met en place un projet de récupération de ses espaces publics au centre historique tout en gardant en perspective sa relation avec la mer et le projet majeur précédent : l'aménagement de *Porto Antico*.

Bruno Gabrielli (adjoint au maire chargé de l'urbanisme en 2001) estime qu'une « logique globale préside à la conception de l'espace public, peu visible dans le dessin du mobilier car plus préoccupée de gestion urbaine que d'architecture : chaque espace a ses caractéristiques, même si le style Renzo Piano les influence plus ou moins directement » (Masbounji, 2004). L'esprit des projets répond à la stratégie affirmée pour la rénovation du centre historique : raviver, restaurer, apporter le confort et la sécurité mais sans muséifier (Renzo Piano Building Workshop, 2004).

Dans ce cadre, l'agence Piano conservait la direction artistique de l'ensemble des travaux afin de garantir une cohérence de l'ensemble et avec le projet d'aménagement du port dont elle était chargée avant. Cette direction artistique constituait le fil rouge qui permet de maintenir des projets de périodes et concepteurs différents dans une démarche cohérente inscrite dans la stratégie de départ de la ville. L'agence et la ville voient là « l'occasion de réaliser les espaces publics et quelques éléments restés inachevés en 1992, faute de temps et d'argent » (Masbounji, 2004).

Gênes capitale de la culture européenne : La troisième étape de projets avait pour objectif la reconquête culturelle du centre historique et de la *Darsena* (vieille darse du port), et avait pour support l'organisation de Gênes capitale de la culture européenne en 2004.

Le maire de l'époque Giuseppe Pericu décrit l'évènement de 2004 comme l'occasion « *de cultiver l'identité de la ville : c'est pourquoi nous intervenons parallèlement sur le port, la relation à la mer et sur le centre historique, affirmé comme centre culturel et touristique* » selon lui « *retrouver et développer l'identité de la ville est une nécessité économique* » dans la mesure où cela permettra de la distinguer des autres et d'accroître son attractivité (Masbounji, 2004).

Dans ce cadre deux autres ensembles de projets ont été lancés. Un premier ensemble de projets a pris lieu au centre historique de la ville sous forme de continuité de la reconquête des espaces publics dans la zone des palais des Rolli, à l'image de la rue Garibaldi (la rue la plus large de la période médiévale qui abrite la majorité des palais). Ces espaces ont subi une opération de réhabilitation des pavements et parois et une mise en scène lumineuse.

Elle fut accompagnée par la restauration de plusieurs palais appartenant aux autorités et transformés en musées. Continuant ainsi la stratégie de polarisation à l'intérieur même du projet en créant un réseau de petits musées adossés à d'autres plus prestigieux considérés comme pôle de chaque projet urbain (Behiri, 2017).

Le second ensemble de projets prend place au niveau de la Darsena. Contrairement au projet Porto Antico, le projet de la Darsena n'est pas entièrement voué aux activités touristiques ; en effet, il abrite un regroupement d'espaces universitaires : la faculté d'économie, l'institut nautique de Gênes, une bibliothèque universitaire et des logements pour étudiants. Ces espaces sont en continuité avec le pôle universitaire de la rue Balbi (une des rues abritant les palais des Rolli dont certains sont occupés par l'université) et viennent renforcer la relation ville-mer. Afin d'affirmer cette relation et d'améliorer l'attractivité de cette partie de la ville, le Musée de la mer et de la navigation était affecté au niveau d'un des anciens dépôts du port transformés pour l'occasion, par un architecte espagnol, et habillés de verre, ce musée va dynamiser et animer la Darsena en favorisant l'installation d'espaces de consommation rentables (restaurants et bars) et l'inscrire dans le circuit des musées en continuité avec la logique suivie au niveau du centre historique.

L'organisation de ces grands événements a permis de mobiliser les financements et les équipes de travail en charge des projets de développement urbain de la ville.

Cependant, l'évènement sans une vision préalable de ce que sera la ville ne servira à rien dans l'intégration des ressources de la ville au sein d'un processus de développement à long terme, il restera un acte éphémère. Eparpillé dans l'espace et dans le temps, la stratégie globale précédant le lancement des projets permet de maintenir une cohérence et une continuité dans les modifications apportées par chacun d'entre eux. La politique urbaine génoise est, ainsi, régie par une série d'interventions ponctuelles où chaque projet (petit ou grand) contribue à l'amélioration de l'image et du fonctionnement de son quartier et donne un sens différent dans l'imaginaire collectif de la ville entière (Secchi, 2004). Ces projets deviennent ainsi les pôles de récupération des ressources urbaines de la ville.

Pragmatiques, les autorités de la ville de Gênes ont fait usage d'une posture très moderne en urbanisme : le projet impur, l'hétérogénéité, la juxtaposition des contraires, la ville faite d'histoire et de modernités (Masbounji, 2004). Les projets urbains génois composent avec l'existant : *Porto Antico* fut réalisé en composition avec l'autoroute surélevé qui le traverse, des quartiers anciens sont rénovés à côté d'autres en état de délabrement ... Afin d'avancer et de capitaliser les occasions de projets qui se présentent à la ville, il n'est pas nécessaire d'avoir la configuration parfaite pour agir. La solution parfaite n'existant pas, elle se construit tel un édifice, les projets étant les pierres le constituant.

Les projets urbanistiques à Gênes ont pu être menés à bien aussi parce qu'ils opéraient sur le fond d'un consensus large, entre les différents intervenants et usagers de l'espace urbain, seul capable de mobiliser capitaux publics et privés (Jacquot, 2007).

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Behiri, A. (2017). *Pour un développement durable des villes historiques côtière : cas de la ville de Cherchell en Algérie*. Alger: thèse de doctorat en Architecture et Urbanisme - École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme -EPAU- Laboratoire Architecture et Environnement - LAE-.

Gazzola, A., & Greco, A. (2003). Le waterfront de Gênes: représentations, usages et politiques d'aménagement urbain. Dans *Les qualifications juridiques de l'espace : structure de confiance de l'habitat* (pp. 89-112). Tours.

Jacquot, S. (2007). *Le réinvestissement public et privé des espaces historiques centraux, une étude comparée de Gênes, Valparaiso et Liverpool*. Angers: Thèse de doctorat en géographie - Université d'Angers.

Masboungi, A. (2004). *Gênes, penser la ville par les grands évènements*. Paris: Editions de la vilette.

Renzo Piano Building Workshop. (2004). *Genova : Città & porto* (éd. 1ere). Gênes: Tormena editore.

Secchi, B. (2004). La leçon de Gênes. Dans A. Masboungi, *Gênes, penser la ville par les grands évènements* (pp. 110-113). Paris: édition de la vilette.

Projet urbains et friches industrielles : enjeux, acteurs et participation citoyenne

Urban projects and brownfields: issues, agents and citizen participation

Richard MORIN
Professeur titulaire
Université du Québec à Montréal
Centre de recherche sur la ville
morin.richard@uqam.ca

RESUME :

Les villes des pays que l'on qualifiait d'industrialisés se transforment depuis une cinquantaine d'années par la fermeture ou la délocalisation de leurs établissements industriels ce qui a donné lieu à l'apparition de friches industrielles. Ces friches constituent autant d'opportunités, mais aussi de contraintes pour la mise en œuvre des projets urbains visant leur requalification. La communication portera sur les acteurs impliqués dans ce type de projet et sur les modalités de participation citoyenne en lien avec les divers enjeux soulevés et les nouvelles vocations prévues pour ces friches. Pour ce faire, un site sera spécifiquement analysé, celui des anciens Ateliers Angus à Montréal, un vaste territoire de 90 hectares laissé en friche par la plus grande compagnie de chemin de fer privée au Canada, le Canadian Pacific Railway (CPR), site qui a fait l'objet non pas d'un, mais de plusieurs projets urbains et sur une période de plus de trente ans.

Mots-clés : projets urbains, friches industrielles, Angus, Montréal

ABSTRACT:

The cities of the so-called industrialized countries have been transformed for fifty years by the closure or relocation of their industrial establishments, which has given brownfields. These wastelands represent opportunities, but also constraints for the implementation of urban projects aiming at their requalification. The paper will focus on the actors involved in this type of project and the types of citizen participation in relation to the various issues raised and new vocations planned for these brownfields. To do this, a site will be specifically analyzed, that of the former Angus Workshops in Montreal, a vast territory of 90 hectares left fallow by the biggest private railway company in Canada, the Canadian Pacific Railway (CPR), site that has been the subject of not one, but several urban projects over a period of more than thirty years.

Keywords: urban projects, brownfields, Angus, Montréal

Les villes des pays que l'on qualifiait d'« industrialisés » se transforment depuis une cinquantaine d'années par la fermeture ou la délocalisation de ce qui caractérisait bon nombre d'entre elles, à savoir leurs établissements industriels. Cette transition « de la société industrielle à la société informationnelle » (Bassand, 2007 : chap. 3) qui transforme ces villes a donné lieu à l'apparition de friches industrielles, espaces devenus vacants et souvent dégradés (Sénécal et Saint-Laurent, 2000). Ces friches constituent autant d'opportunités, mais aussi de contraintes pour la mise en œuvre des projets urbains visant leur requalification (Mazangol et Sénégal, 2002).

Il s'agit bien de projets urbains car ils ne relèvent pas nécessairement d'une planification urbaine technocratique et linéaire qui prévoit, sur un certain terme, l'organisation d'un territoire; il s'agit plutôt d'opérations qui s'ajustent aux circonstances d'une situation donnée (Ingallina, 2001). Ces projets concernent des territoires spécifiques au sein de la ville dont la dimension varie et dont la vocation est souvent revue, passant d'une affectation industrielle à une affectation tertiaire, commerciale et/ou résidentielle. Ces projets comprennent également des actions qui consistent généralement en la réhabilitation de sols contaminés, en la construction d'infrastructures (égouts, aqueducs, routes...) et de bâtiments à divers usages et même éventuellement en l'aménagement d'espaces publics. Ces projets relèvent aussi d'une multiplicité d'acteurs qui ne sont pas présents sur le site puisque ce dernier se trouve inoccupé mais qui, concernés à divers degrés, peuvent néanmoins s'opposer, négocier, se concerter, collaborer et ainsi partager ou non des intérêts et une vision d'un espace qui présente divers potentiels. Ces potentiels peuvent diverger ou converger en fonction du type d'acteurs : propriétaires et promoteurs, représentants des pouvoirs publics, associations, citoyens... Ces derniers s'inscrivent dans une logique de transactions sociales (Hannan, 2013), de rationalité interactionniste (Pinson, 2004) et de coproduction de la ville (Arab, 2001).

La communication proposée traitera plus particulièrement de ces acteurs impliqués dans ce type de projet et des modalités de participation citoyenne en lien avec les divers enjeux soulevés par la requalification de ces friches industrielles et les nouvelles vocations qui leur sont allouées dans le cadre de ces projets urbains. Pour ce faire, un site sera spécifiquement analysé, celui des anciens Ateliers Angus à Montréal, un vaste territoire laissé en friche par la plus grande compagnie de chemin de fer privée au Canada, le Canadian Pacific Railway (CPR), site qui a fait l'objet non pas d'un, mais de plusieurs projets urbains sur une période de plus de trente ans.

Le CPR a été fondé en 1881 et c'est en 1902 que sont construits les Ateliers Angus sur un terrain de 780 360 mètres carrés. On y entretenait et fabriquait des locomotives et des wagons de passagers et pendant la Seconde guerre mondiale, on y construisait des chars d'assaut. Il y avait alors 12 000 travailleurs et travailleuses sur le site. Ces ateliers avaient donné naissance à un quartier résidentiel construit juste au nord du site, le quartier Rosemont, et contribué au développement d'autres quartiers comme celui d'Hochelaga-Maisonneuve, au sud. Au cours des années 1950, l'industrie ferroviaire à Montréal commence à décliner, et au cours des années 1970, le CPR cesse ses activités sur la moitié de son site, libérant ainsi une superficie de 40 hectares. Et en 1992, cette entreprise ferme complètement ses ateliers, laissant vacants une superficie de 50 hectares. On peut distinguer cinq projets urbains qui ont porté sur cette importante friche industrielle au cœur de Montréal depuis les années 1970.

Ces projets ont visé à répondre à différents enjeux, ont prévu diverses vocations pour cette friche, ont été portés par trois principaux promoteurs et ont fait l'objet de différentes modalités de participation citoyenne.

Le premier projet représente une réponse à un enjeu de rentabilité de cette friche par le CPR qui en est toujours le propriétaire. Sa division immobilière, la Société immobilière Marathon, prévoit alors, dans les années 1970, de changer la vocation des premiers 40 hectares de cette friche et d'y ériger un grand centre commercial. Pour ce faire, cette société doit obtenir de la municipalité une modification au règlement de zonage du site qui passerait d'une affectation industrielle à une affectation commerciale. Or, ce projet suscite un autre enjeu de rentabilité qui est soulevé par les commerçants de deux rues commerciales de quartiers voisins. Ces derniers craignent que leur clientèle ne soit massivement attirée par ce nouveau centre commercial et que cela affecte sérieusement leurs chiffres d'affaires. Ils créent alors une association commune qui s'oppose au projet et qui fait pression sur la municipalité pour qu'elle réaffecte le site à un usage exclusivement résidentiel, ce qui, plutôt que de leur nuire comme le centre commercial, leur apporterait une nouvelle clientèle. Or, le conseil municipal de l'époque comprend plusieurs commerçants qui sont sensibles à cet enjeu de la rentabilité du petit commerce. De plus, le Service de l'urbanisme de la Ville se montre aussi peu favorable au projet de Marathon.

S'élabore alors un deuxième projet avec l'entrée en scène d'un autre acteur, le Comité logement Rosemont, un organisme communautaire (associatif) qui se porte à la défense des locataires et qui, appuyé, par d'autres organismes communautaires du quartier, soulève l'enjeu de l'accès à un logement adéquat pour les locataires à faible revenu dans le quartier et revendique que la nouvelle vocation de la friche industrielle en soit une consacrée exclusivement à de l'habitation à loyer modéré. La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec se montrent ouverts à cette revendication à la fois de l'association de commerçants et des organismes communautaires de conférer au site une vocation essentiellement résidentielle. En 1983, ces deux ordres de gouvernement concluent une entente de mise sur pied d'un organisme à but non lucratif, la Société des terrains Angus (STA), qui a pour mission d'acquérir cette friche des années 1970, de consulter la population et d'élaborer un plan d'aménagement résidentiel. À la suite des consultations publiques et de l'acceptation d'un compromis de la part du Comité logement Rosemont et des autres organismes communautaires, la STA met de l'avant un plan de réaménagement du site qui prévoit une mixité sociale. Sont ainsi construits de la fin des années 1980 au début des années 1990, 2 587 logements, dont 40% sont des logements sociaux locatifs, 14% des logements privés locatifs et 46 % des logements privés en propriété.

Le troisième projet se développe dans les années 1990 sur une section de la deuxième partie de la friche à la suite de la fermeture complète des Ateliers Angus en 1992. Se pose de nouveau pour le Canadian Pacific Railway (CPR), l'enjeu de la rentabilité de ce vaste terrain de 50 hectares dont il est propriétaire et qui est zoné industriel. Dans la foulée de son expérience précédente sur la friche des années 1970, le CPR prévoit un vaste projet résidentiel sur l'ensemble de la nouvelle friche, composé essentiellement de logements privés. Or, la crise économique des années 1980 et qui se prolonge au début des années 1990, a occasionné plusieurs fermetures d'usines dans l'Est de Montréal où se trouve cette friche et à une hausse significative du taux de chômage dans les quartiers voisins.

Pour relever cet enjeu du déclin de l'économie locale et de l'exclusion du marché du travail d'une part de plus en plus importante de la population, avait été mise sur pied, en 1990, une corporation de développement économique communautaire (CDÉC) sur le territoire de l'arrondissement de cette friche. La création de cet organisme à but non lucratif est initiée par des conseillers municipaux et appuyée par des organismes communautaires, des syndicalistes, des citoyens et des gens d'affaires de l'arrondissement. Quand le CPR annonce, en 1992, qu'il met définitivement fin aux activités des Ateliers Angus, la CDÉC fait alors du maintien de la vocation industrielle de la nouvelle friche son principal cheval de bataille et s'oppose au nouveau zonage résidentiel demandé par le CPR, afin de maintenir des emplois dans l'arrondissement. La Ville de Montréal, dont le membre du comité exécutif responsable de l'aménagement est l'ancien responsable du Comité logement Rosemont qui avait été impliqué dans les débats autour du réaménagement des premiers terrains laissés en friche dans les années 1970, ne prend pas officiellement partie. Elle demande cependant au CPR, le plus grand propriétaire foncier du Canada, de s'entendre avec la CDÉC, une petite organisation de quatre employés avec peu de ressources, à défaut de quoi elle ne bougera pas en ce qui concerne le zonage. Après plusieurs séances de négociation en 1993 et 1994 entre le CPR et la CDÉC et la convocation, en 1994, par cette dernière d'une assemblée publique d'information et de consultation afin d'élargir ses appuis, une entente juridique est finalement signée entre les deux parties en 1995. Le CPR obtient, d'une part, un nouveau zonage résidentiel pour une partie de la nouvelle friche sur laquelle il fait construire des logements privés et, d'autre part, un nouveau zonage commercial, sur une autre partie de cette friche; en contrepartie, il s'engage à vendre à la CDÉC, sur une période de 10 ans, une dernière portion de cette friche qui équivaut à peu près à 50% sa superficie et sur laquelle est maintenu un zonage industriel et dont elle assumera, à ses frais, la décontamination.

Le quatrième projet répond alors à un enjeu économique et consiste à réhabiliter la friche industrielle vendue à la CDÉC en vue d'y créer des emplois. Afin de réaliser ce projet, la CDÉC met sur pied un organisme à but non lucratif, la Société de développement Angus (SDA) qui deviendra propriétaire du site avec pour mandat le développement de ce qui sera appelé le Technopôle Angus. La SDA ira chercher des aides financières auprès des divers paliers de gouvernement et de fonds syndicaux consacrés au maintien et à la création d'entreprises pour mettre en œuvre ce projet qui consistera à attirer sur son site des entreprises. Tout au long d'un processus qui se déroule depuis plus de vingt ans, la SDA a tenu plusieurs assemblées publiques pour informer la population locale et les autres personnes intéressées des différentes étapes de ce projet. Elle a aussi organisé divers événements publics afin de fêter un anniversaire ou une réalisation particulière. C'est néanmoins le conseil d'administration de la SDA et son président directeur général qui ont défini les orientations et les stratégies de développement du Technopôle. À une occasion, il s'est agi davantage de consultation quand la SDA a proposé d'aménager un espace vert à proximité du secteur résidentiel développé par le CPR; la SDA voulait en faire un espace d'animation culturelle, mais les résidents s'y sont opposés et ont plutôt obtenu que la SDA crée un parc avec des zones de détente et des zones de jeux pour enfants. En 2018, il y a 60 entreprises privés, institutions publiques et organismes à but non lucratif sur le site du Technopôle Angus employant un total de 2600 personnes. Cependant, il reste sur le site du Technopôle des terrains qui ne sont pas encore développés.

Le cinquième projet répond d'abord à un enjeu de rentabilisation de ces terrains non encore utilisés par la SDA, puis d'une demande de nouveaux logements au cœur de Montréal. Il s'agit de la création sur ces terrains d'un écoquartier intégrant entreprises industrielles et tertiaires, commerces et logements. Annoncé en 2014 par la SDA en assemblée publique d'information, ce projet marque une rupture avec le combat de la CDÉC du début des années 1990 et qui visait le maintien du zonage industriel sur cette partie de la friche. Voilà que la SDA demande à son tour, après le CPR, un changement de zonage et ce, pour une portion du site du Technopôle afin d'y construire des logements. Avant de modifier le zonage, la Ville de Montréal mandate l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de recueillir les avis de la population et autres acteurs à l'égard de ce projet de construction. 400 personnes ont participé au processus de consultation de l'OCPM qui a rendu public son rapport en 2017 en recommandant l'acceptation par la Ville du projet, mais avec une réduction du nombre prévu d'étages des édifices.

La friche industrielle Angus a ainsi fait l'objet depuis les années 1970 de deux projets urbains dont le promoteur est une entreprise privée d'envergure pancanadienne, le Canadian Pacific Railway, laquelle a fait face à une opposition d'organismes de la société civile locale et a dû, dans le premier cas, battre en retraite et, dans le deuxième, négocier et accepter un compromis. Trois autres projets ont aussi concerné cette friche, dont les deux promoteurs, la STA et la SDA, sont issus du milieu local, ont informé et consulté la population locale et ont eu l'appui d'autres organismes de la société civile, ce qui a favorisé leur acceptabilité sociale. Entre les acteurs du marché et la société civile, la Ville de Montréal a néanmoins joué un rôle important puisqu'elle a su habilement utiliser son pouvoir de zonage.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab, N. (2001), « La coproduction des opérations urbaines : coopération et conception », *Espaces et sociétés*, no 105-106, p.57-81.

Bassand, M. (2007), *Cités, villes, métropoles – Le changement irréversible de la ville*, Lausanne, Presses polytechnique et universitaires romandes, 234.

Hamman P. (2013), « Les projets urbains : des négociations aux transactions. L'exemple des projets de tramway en France », *Sociologie et Société*, vol. XLV, no 2, p. 195-220.

Ingallina, P. (2001), *Le projet urbain*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je? », no 3585, 127 p.

Manzagol, C. et G. Sénécal (2002), « Les grands projets urbains et le destin des métropoles », dans Sénécal, G, J. Malezieux, J. et C. Manzagol, eds, *Grands Projets Urbains et Requalification*, Sainte-Foy et Paris, Presses de l'Université du Québec et publications de la Sorbonne, p. 1 à 6.

Pinson, G. (2004), « Le projet urbain comme instrument d'action publique », dans P. Lacousmes et P. Le Galès, eds, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 199-234.

Sénécal, G. et D. Saint-Saint-Laurent, (2000) « La géographie face au défi de la requalification des espaces à contraintes environnementales », in Sénécal, G. et D. Saint-Saint-Laurent, eds, *Les espaces dégradés: contraintes et conquêtes*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 5-21.

Le projet urbain à travers la chaîne de valeur de l'aménagement

The urban project through the urban planning value chain

Sophie DERA EVE
Chargée de recherche
Laboratoire Ville Mobilité Transport
sophie.deraeve@enpc.fr

Philippe POINSOT
Maître de Conférences
Laboratoire Ville Mobilité Transport

RESUME :

Le contexte d'austérité et la multiplication des partenariats publics-privés invite à repenser le rôle des acteurs impliqués dans les opérations urbaines, ainsi que leurs conséquences sur la ville. Alors que les analyses des projets urbains portent très largement sur les aspects organisationnels de la conception, notre communication invite à replacer les dimensions économiques et financières au cœur des réflexions et à les considérer comme des clés de compréhension des formes urbaines qui, aujourd'hui, résultent des projets d'aménagement. Nous nous intéressons particulièrement à la phase « aval » de la chaîne d'aménagement, celle de la « sortie de terre » du projet, moment où surgissent concrètement les difficultés de l'opération : financement, négociations entre acteurs, modification de la programmation. Selon nous, cette phase connaît d'importantes mutations dans le contexte actuel de production urbaine et nécessite une plus grande attention des chercheurs. Pour illustrer ces propos, nous nous appuyons sur l'exemple de deux projets urbains dans des quartiers de gare historique à Angers et Metz.

Mots-clés : chaîne de l'aménagement, projet urbain, quartier de gare

ABSTRACT:

The context of austerity and the multiplication of public-private partnerships invites us to rethink the role of the actors involved in urban operations, as well as their consequences on the city. While the analyzes of urban projects very largely focus on the organizational aspects of design, our communication invites us to put the economic and financial dimensions back at the heart of the reflections and to consider them as keys to understanding the urban forms that, today, result from development projects. We are particularly interested in the "downstream" phase of the development chain, when concretely arise the difficulties of the operation: financing, negotiations between actors, modification of the programming. We think that this phase is undergoing significant changes in the current context of urban production and requires greater attention from researchers. To illustrate this, we rely on the example of the transformation of two railway stations areas. We rely on the example of the transformation of two railway stations areas in Angers and Metz cities (France).

Key words: urban planning value chain, urban project, railway station area

Le contexte d'austérité et la multiplication des partenariats publics-privés invite à repenser le rôle des acteurs impliqués dans les opérations urbaines, ainsi que leurs conséquences sur la ville (Linossier & Verhage, 2009). Alors que les analyses des projets urbains portent très largement sur les aspects organisationnels de la conception, notre communication invite à replacer les dimensions économiques et financières au cœur des réflexions et à les considérer comme des clés de compréhension des formes urbaines qui, aujourd'hui, résultent des projets d'aménagement. Nous nous intéressons particulièrement à la phase « aval » de la chaîne d'aménagement, celle de la « sortie de terre » du projet, moment où surgissent concrètement les difficultés de l'opération : financement, négociations entre acteurs, modification de la programmation. Selon nous, cette phase connaît d'importantes mutations dans le contexte actuel de production urbaine et nécessite une plus grande attention des chercheurs. Pour illustrer ces propos, nous nous appuyons sur l'exemple de deux projets urbains dans des quartiers de gare historique à Angers et Metz.

ANALYSER (DAVANTAGE) LES ASPECTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS DE LA PRODUCTION URBAINE POUR MIEUX COMPRENDRE LE PROJET URBAIN

Depuis les années 2000, les contributions scientifiques en urbanisme se sont largement emparées de la question du projet urbain (Ingallina, 2001). Elles multiplient les échelles et les angles d'analyse, et mettent particulièrement l'accent sur les processus de conception urbaine à l'œuvre tout au long du projet urbain (Arab, 2017), du choix politique jusqu'à l'élaboration du plan (phase aval), de la définition du programme, aux autorisations d'urbanisme jusqu'à la livraison (phase amont) (Miot & Blanchard, 2017). Ces analyses s'intéressent principalement aux aspects organisationnels de l'aménagement, afin de souligner les liens entre choix d'organisation et processus de conception (Arab, 2017). Elles mettent l'accent sur la conception comme « construction d'espaces d'action collective » (Arab & Bourdin, 2017) et se focalisent sur les « arènes de décision » (Le Galès, 2010) dans lesquelles va se jouer la réalisation du projet. La question des négociations est souvent au cœur de ces analyses sans pour autant être pleinement explicitée.

Dans cette communication, nous proposons d'analyser les aspects économiques et financiers dans la phase aval du projet urbain. Plus précisément, nous inscrivons l'analyse du projet urbain dans les logiques de marché afin d'éclairer la question de la création de la valeur et de son partage entre les parti-prenantes lors des opérations urbaines. Le projet urbain est encore peu analysé sous cet angle. Mieux connaître les contraintes économiques et financières des projets permet pourtant d'éclairer les négociations évoquées plus haut, et d'en comprendre les conséquences sur les formes urbaines produites. Une telle démarche relie ce qui fait l'économie du projet urbain et ce qui fait sa forme tout en apportant un éclairage sur le parcours qui mène de la production souhaitée à la production réalisée.

LIER CONTRAINTES ECONOMIQUES ET FINANCIERES ET FORMES URBAINES A TRAVERS LA CHAINE DE L'AMENAGEMENT

Des travaux scientifiques prennent en compte certains aspects économiques des projets urbains. Des approches questionnent par exemple les effets de la financiarisation de l'aménagement (Halbert, 2013; Crevoisier & Theurillat, 2014). D'autres commencent à observer les manifestations de l'austérité sur les capacités d'investissement des acteurs publics (Knieling, 2016).

Des contributions récentes, sur lesquelles nous nous appuyons particulièrement dans le cadre de notre présentation, questionnent également le rôle des acteurs de la production urbaine: soit par type d'acteurs, comme par exemple les promoteurs (Coulondre, 2015; Citron, 2016) ; soit à travers la recomposition de la chaîne de valeur de l'aménagement (Baraud- Serfaty, 2016). Ces travaux considèrent que l'enchaînement linéaire et successif des séquences de l'aménagement (règlement d'urbanisme ; maîtrise foncière ; conception ; construction ; commercialisation) ne va plus de soi aujourd'hui. Traditionnellement, la collectivité impose le règlement d'urbanisme en phase amont, puis, dans la phase aval, l'aménageur maîtrise le foncier, conçoit le projet et aménage les voiries, souvent assisté par un architecte-urbaniste, et en dernier lieu, le promoteur qui traduit le cahier des charges en plan, construit et commercialise les biens... La distribution des rôles à chacune de ces séquences serait aujourd'hui partiellement obsolète. En effet, si la collectivité est toujours maîtresse des règles d'urbanisme, l'aménageur public n'est plus toujours indispensable pour le portage du foncier, les propriétaires fonciers publics veulent parfois développer leur patrimoine immobilier. Les promoteurs et acteurs privés ou encore les utilisateurs finaux « remontent » progressivement la chaîne de l'aménagement vers les phases de conception voire de maîtrise foncière.

Analyser le projet urbain à travers la chaîne de production urbaine permet de questionner les liens entre les contraintes économiques et financières des projets et les formes immobilières. Pour cela, nous nous intéresserons particulièrement à la phase aval de la production urbaine c'est-à-dire au moment où, une fois la programmation arrêtée et budgétée, il s'agit de financer le projet et de le faire sortir de terre. Les maîtres d'ouvrage publics ont des budgets de plus en plus limités: ils ont pour objectif de finir les opérations urbaines avec un bilan équilibré. Les opérateurs privés s'impliquent sous condition d'obtenir certains niveaux de marges. Ainsi, la production urbaine est non seulement un acte d'aménagement, mais aussi un partage de la valeur économique créée entre les acteurs qui sont appliqués tout au long de la chaîne de production urbaine, depuis la maîtrise du foncier, en passant par l'aménagement, le développement immobilier, jusqu'à la commercialisation...

Il est difficile de mesurer précisément la valeur créée dans les opérations urbaines et la manière dont celle-ci est partagée entre les acteurs. Cette complexité est renforcée par les recompositions contemporaines de la chaîne de production urbaine, dans laquelle les acteurs historiques changent de rôle et/ou diversifient leurs interventions et où de nouveaux acteurs privés prennent des rôles inédits (Arab 2004, Baraud-Serfaty 2016). Éclairer ces zones d'ombres permet toutefois d'expliquer les marges de manœuvre des acteurs publics, les motivations et les stratégies des acteurs privés, et de mieux cerner la manière dont le partage de la valeur est négocié. En effet, si un événement vient perturber le déroulement de la chaîne de production du projet prévu initialement (retrait d'un investisseur, changement politique, problèmes liés au chantier...), l'objectif de création de valeur économique risque de ne pas être atteint. Le cas échéant, les acteurs impliqués vont chercher à minimiser leur perte. Pour équilibrer son budget, l'aménageur peut alors chercher à augmenter ses recettes et/ou à diminuer ses coûts. Pour augmenter les recettes, l'aménageur peut par exemple avoir recours à la subvention publique ; mais cette solution est de plus en plus contrainte dans un contexte de rigueur budgétaire. Il peut aussi agir sur la composition du programme en densifiant pour générer davantage de charges foncières. Pour limiter ses coûts, l'aménageur peut supprimer une partie des équipements prévus initialement. Néanmoins, ces leviers peuvent impliquer une dégradation de la qualité du projet.

De son côté, le promoteur, pour maintenir sa marge, peut réduire ses coûts de production en baissant, par exemple, la qualité de l'aménagement des espaces ne générant pas de valeur économique ou la qualité des matériaux utilisés. En cas d'augmentation du coût des charges foncières, s'il veut maintenir une qualité constante sans rogner sa marge, il peut, si le marché le permet, reporter les surcoûts occasionnés sur les prix de sortie des biens et donc sur l'utilisateur final.

L'EXEMPLE DES QUARTIERS DE GARE D'ANGERS ET METZ

Lors de travaux récents (Deraeve & Poinot, 2017) dont nous présenterons les principaux résultats dans cette communication, nous avons analysé la production des quartiers de deux gares: les ZAC « Cours Saint-Laud » à Angers et « Quartier de l'Amphithéâtre » à Metz. L'objectif était d'analyser la réalisation de projets urbains au prisme de leur financement et de questionner les liens entre les contraintes économiques et financières qui apparaissent au cours des projets et les formes de valorisation immobilières résultantes. Après une série d'entretiens (collectivité, aménageur, SNCF, promoteurs, France Domaine) qui a permis de comprendre les contextes d'émergence, les points durs, les arbitrages et les aléas des opérations, nous avons reconstitué la « vie financière des projets » en mobilisant les comptes-rendus annuels de la collectivité locale de chaque ZAC sur différentes années. Les résultats confortent l'intérêt d'un croisement entre les lectures organisationnelle et financière du projet.

Les projets des quartiers de gare angevin et messin montrent que des contraintes techniques et réglementaires peuvent apparaître au cours des projets. Elles engendrent des surcoûts qui diminuent la valeur estimée initialement pour l'opération, baisse de la valeur économique devant être supportée par un des acteurs impliqués dans le projet. Dans le cadre des opérations de quartiers de gare, ces surcoûts peuvent être soit communs aux opérations d'aménagement « classiques », soit propre à l'environnement ferroviaire.

A Angers, des négociations délicates entre le propriétaire SNCF et la collectivité ont eu lieu concernant d'une part, un local technique SNCF dont l'emplacement a contraint l'emprise spatiale du projet, et d'autre part, une passerelle enjambant les voies dont la complexité de réalisation n'a pas été anticipée. Ces deux difficultés ont généré des surcoûts, qui ont par la suite été négociés, mais qui ont ralenti le déroulement des projets et conduit à des modifications partielles des formes urbaines souhaitées initialement. L'exemple messin montre que la réalisation formelle du projet urbain dépend fortement de la solidité financière de l'opération: suite au désistement d'un promoteur en pleine crise, l'aménageur a fait entrer dans le jeu un nouveau promoteur, ce qui a mené à une transformation radicale de la programmation des surfaces commerciales de la ZAC. Alors que la programmation commerciale devait s'installer dans des cellules de Rez-de-Chaussée pour constituer une « rue commerçante », l'aménageur a accepté d'évoluer vers le développement d'un centre commercial de 37 000m² à au pied de la gare et du centre Metz- Pompidou. Dans les deux situations, la subvention publique a largement contribué à compenser la baisse de la valeur du projet et a permis de limiter les modifications du projet urbain.

CONCLUSION

Notre proposition de communication invite à s'intéresser davantage aux dimensions économiques et financières de l'aménagement afin d'éclairer les négociations entre partiprenantes et les arbitrages sur les formes urbaines réalisées. Plus largement, en contexte d'austérité, nous posons la question de la contribution des grands projets urbains aux territoires, dont les coûts sont lourds à assumer pour les collectivités. Dans cette perspective, elle pourrait s'inscrire dans l'axe 2 « Cadres, pratiques et processus » du colloque qui questionne l'évolution du « mode projet » et invite à en renouveler les cadres d'analyses.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab, N. 2004. L'activité de projet dans l'aménagement urbain. Processus d'élaboration et modes de pilotage. Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier, thèse en urbanisme, École nationale des Ponts et Chaussées.

Arab, N. 2017. «L'élaboration collective des projets d'urbanisme: organiser l'intégration des acteurs et gérer l'incertitude des processus de conception», *Revue Internationale d'Urbanisme*, n°3, en ligne

Arab, N., Bourdin, A. 2017. «La conception en urbanisme : un objet de recherche», *Revue Internationale d'Urbanisme*, n°3, en ligne

Blanchard, G., Miot, Y., 2017. «Quelle activité de conception dans les séquences aval des projets d'aménagement ? –Apprentissages et négociations dans l'encadrement des opérations immobilières à Bordeaux Euratlantique et Lille-Arras-Europe», *Revue Internationale d'Urbanisme*, n°3, en ligne

Baraud-Serfaty, I. 2016. Les compositions de la chaîne de l'aménagement et de l'immobilier, Note rédigée par la SCET et Ibicity, en ligne

Citron, Paul, 2016, «Les promoteurs immobiliers dans les projets urbains; enjeux, mécanismes et conséquences d'une production urbaine intégrée en zone urbaine dense » thèse en urbanisme, Université Paris 1

Coulondre, A. 2015. «Faire une place au marché: la création des centres commerciaux en France par les promoteurs immobiliers», thèse de sociologie, Université Paris 9

Deraeve S., Poinot P., 2017, «Production urbaine et contrainte ferroviaire dans les quartiers de gare: une analyse de la contribution des infrastructures au développement territorial.» document de travail

Ingallina, P., 2001, *Le projet Urbain*, Paris : PUF

Halbert, L. 2013. «Les acteurs des marchés financiers font-ils la ville ? Vers un agenda de recherche.», *EspacesTemps.net*, <https://www.espacestemp.net/articles/les-acteurs-des-marches-financiers-font-ils-la-ville/>

Knieling, J., Othengrafen, F. 2016. *Cities in Crisis. Socio-Spatial Impacts of the Economic Crisis in Southern European Cities*, Series Regions and Cities Londres: Routledge

Le Galès, P. 2010. «Gouvernance», in *Dictionnaire des politiques publiques: 3e édition*,

Paris: Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), p. 299-308.

Linossier R., Verhage R. 2009. «La co-production public/privé dans les projets urbains» in Boino P. (dir.), *Lyon La production de la ville*, Parenthèses, pp.144-171.

Theurillat T., Crevoisier O. 2014. «Sustainability and the Anchoring of Capital: Negotiations Surrounding Two Major Urban Projects in Switzerland, *Regional Studies*, volume 48, p. 501-515.

Amour, désamour : le projet en débat

Love, dislike: the project in debate

Benoît DUGUA

Urbaniste et Docteur en Urbanisme et Aménagement de l'Espace
Premier Assistant, Institut de géographie et durabilité, Faculté des Géosciences
Université de Lausanne
Benoit.dugua@unil.ch

Muriel DELABARRE

Urbaniste et Docteur en Urbanisme et Aménagement de l'Espace
Maître Assistante, Institut de géographie et durabilité, Faculté des Géosciences
Université de Lausanne
Muriel.delabarre@unil.ch

RESUME :

En amour et désamour, les « faiseurs de ville » entretiennent des relations complexes, protéiformes voire controversées avec le projet comme instrument d'action publique. Parallèlement à l'engouement incontestable en Europe depuis les années 1980, le projet a également cristallisé des critiques importantes parfois virulentes. En quoi le projet constitue-t-il un objet controversé ? Quels sont les objets de cette controverse ? Il paraît incontournable de mieux délimiter les contours de cette critique pour mieux en débattre collectivement. Trois objets de controverses seront ainsi identifiés. Dans l'optique de mettre le projet en débat, nous esquisserons alors trois hypothèses fondamentales en faveur du projet comme instrument de fabrication de la ville : *pragmatique* (1), le projet comme mode opératoire de la ville durable ; *réflexif* (2) : le projet comme producteur de connaissances ; *rétro-prospectif* (3) : le projet comme levier d'un urbanisme épistémologique.

Mots-clés : projet, objets de controverse, débat

ABSTRACT:

Torn between love and dislike, the “faiseurs de villes” reveal complex, protean even controversial relations with the ‘project’ as a public policy instrument. Despite indisputable enthusiasm since the 1980s in Europe, the project has also crystalized important and sometimes strong critiques. In which ways does the project evoke controversy? What are the objects of controversy? It seems fundamental outline a critique in order to improve a collective debate. Three main objects of controversy will be identified. Then, in order to open up the project for debate, we will propose three main hypotheses in favour of the project as urban planning instrument: *pragmatic* (1), the project as a modus operandi of the sustainable city; *reflexive* (2): the project as a producer of knowledge; *retrospective* (3): the project as an instrument of epistemological urban planning.

Keys-words: project, objects of controversy, debate

Il semblerait que les « *faiseurs de villes* - compris comme l'ensemble des corps professionnels ayant vocation à intervenir dans la fabrique urbaine (urbanistes, architectes, paysagistes, sociologues, juristes, économistes entre autres), ainsi que ses penseurs, soit la communauté de chercheurs issus de champs disciplinaires apparents (urbanisme, sociologie, géographie, science politique, économie, droit parmi d'autres), entretiennent des relations complexes, protéiformes voire controversées avec le projet comme instrument d'action publique. Celles-ci oscillent entre amour et désamour. Potentiellement, les controverses constituent une armature forte pour la discipline urbanistique, révélatrices de rapports de force, de conflits disciplinaires, de paradigmes distincts ou d'impensés scientifiques ; elles sont aussi source de nouveaux champs de recherche féconds. A ce titre, leur identification et leur mise en débat constituent un levier d'innovation sociale et scientifique (Terrin, 2014). En les révélant sans les dramatiser, les objets qui fondent ces controverses font apparaître avec plus de netteté les clivages qui travaillent en souterrain la vie du projet. En quoi le projet constitue-t-il un objet controversé ? Quels sont les objets de cette controverse ? En quoi le projet peut-il être considéré comme un instrument d'action publique apte à répondre aux multiples enjeux liés à la ville durable ? Cette communication se propose de revenir en premier lieu sur les lignes de force qui ont contribué à l'engouement manifeste pour le projet en Europe dans les années 1980 en réaction à l'usage du plan traditionnel. Parallèlement à cet engouement incontestable, le projet comme nouvel outil d'action publique a également cristallisé des critiques importantes parfois virulentes de la part de frondeurs issus de champs disciplinaires variés. Il paraît incontournable de délimiter les contours de cette critique pour mieux en débattre collectivement. Dans ce sens et, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité, trois objets de controverses sont identifiés afin de cadrer le débat en identifiant les principaux arguments en présence. (i) Le premier concerne le caractère premier du projet, (ii) le deuxième a trait à son efficacité, (iii) le troisième dénonce le paradigme durabiliste qui le sous-tend.

DESAMOUR : LE PROJET, OBJET DE CONTROVERSE

Rôle : remise en cause du caractère premier

Le premier champ de controverse concerne le « *caractère premier* » du projet comme mode opératoire de la ville durable. Il rassemble deux types de critiques. En premier lieu, un ensemble de détracteurs considère que cet outil constitue un instrument d'action publique parmi d'autres dans la quête durabiliste tels que la fiscalité, les politiques sectorielles en faveur de l'emploi, du logement ou de l'environnement, etc. La capacité performative de la notion de projet tendrait à masquer l'importance des autres modalités d'action publique. Ces derniers remettent ainsi en cause le caractère trop hégémonique du projet comme instrument d'action publique de référence. On lui attribuerait alors trop facilement une capacité territoriale intégrative des autres politiques sectorielles. Ce premier champ de controverses réunit symétriquement un deuxième type de critiques alloué au contraire et paradoxalement à l'insuffisante affirmation du mode projet dans la culture de l'action publique (critique du

caractère non premier). L'essor du projet à partir des années 1980 s'inscrirait dans une rhétorique de l'avènement de l'ordre du discours qui n'aurait en pratique pas fondamentalement transformé les modalités d'action encore fortement structurées dans des rapports hiérarchiques et normatifs (Rabilloud, 2007).

Résultats : remise en cause de l'efficacité

Le deuxième champ de controverse concerne « *l'efficacité* » du projet comme cadre d'action apte à assurer les conditions de réalisation de la ville durable. Les détracteurs remettent en cause directement la capacité des projets déclinés aux différentes échelles d'approche du territoire (soit le quartier, la ville, l'agglomération, l'aire métropolitaine) à répondre aux enjeux de durabilité. Cette remise en cause de l'efficacité du mode projet et donc de l'association plan/projet incarne une triple critique. La première porte sur la capacité du nouvel appareillage technique et théorique à répondre aux enjeux territoriaux contemporains. On dénoncera alors les « *impasses de planification spatiale* » (Legal, Mangin, Wiel, 2006). Cette critique peut ainsi cibler des objectifs tels que la lutte contre l'étalement urbain, les politiques de densification, la recherche d'articulation urbanisme/transport ou les enjeux d'urbanisme participatif. Pour d'autres, loin de résorber les problématiques majeures auxquelles sont confrontés les territoires, les politiques d'aménagement auraient au contraire des effets induits qui tendraient à les alimenter voire les amplifier. On pense notamment aux effets de gentrification liés aux grands projets urbains en cœur d'agglomération ou au report des dynamiques d'étalement urbain via la réduction des droits à bâtir aux franges des aires métropolitaines. Enfin, le dernier niveau de critique va jusqu'à une remise en cause de l'idée même d'action publique fondée sur un modèle de planification. La soumission des villes aux lois du marché rendrait illusoire toute ambition d'organisation d'un futur souhaitable. La controverse concernant l'efficacité du mode projet oscille donc entre critique des outils et objectifs associés et remise en cause fondamentale de l'idée même de planification territoriale. Les praticiens se révèlent eux-mêmes souvent septiques quant à la portée réelle des actions menées quotidiennement (Dugua, 2015). On peut parler d'un véritable contexte d'incertitude quant à l'efficacité de nos instruments d'action publique.

Posture : remise en cause du paradigme

Le troisième champ de controverse remet plus fondamentalement en cause « *le paradigme durabiliste* » auquel adhèrent les partisans du projet comme mode opératoire de la ville durable. Ces contradicteurs remettent ainsi en cause la nature même du projet. Deux courants de pensée, liés à des fondements idéologiques très distincts, s'inscrivent notamment dans cette perspective. Pour la critique néomarxiste tout d'abord, le projet urbain est un instrument capitaliste au service d'un régime de développement (Harvey, 1989).

Ainsi, une critique importante à trait à la dimension illusoire ou symbolique des projets urbains et à leur perte de substance politique ou idéologique. Parallèlement, la critique environnementaliste identifie dans le développement durable l'incarnation « *d'une durabilité faible* » selon laquelle la destruction du capital naturel, liée aux activités humaines, peut être compensée par la création de capital reproductible notamment via de nouvelles technologies. Le développement durable ne serait pas un concept opératoire pour faire face aux défis globaux car fondé sur le mythe d'une harmonie possible entre les dimensions économiques, écologiques et sociales du développement. Pour atteindre la durabilité, il conviendrait alors de sortir de la croissance, de se détourner du développement durable et préférer la notion de *transition écologique* qui inscrit dans ses lignes d'horizon une philosophie de la finitude (Latouche, 1989).

En réponse à cette critique et dans l'optique de mettre le projet en débat, nous proposons alors trois hypothèses fondamentales en faveur du projet comme instrument de fabrication de la ville :

- 1- *pragmatique, le projet comme mode opératoire de la ville durable ;*
- 2- *réflexif : le projet comme producteur de connaissances ;*
- 3- *rétro-prospectif : le projet comme levier d'un urbanisme épistémologique.*

LE PROJET EN DEBAT : TROIS HYPOTHESES MAJEURES

Pragmatique : le projet comme mode opératoire de la ville durable

Le mode projet est une condition *sine qua non* de l'urbanisme durable. Associé aux approches de la planification stratégique spatialisée, le projet est ainsi placé au cœur d'un renouveau de l'urbanisme (« *un néo-urbanisme* ») et une nouvelle conception de l'action urbanistique (moins réglementaire, moins cloisonnée, plus participative et adaptée à une société urbaine complexe, etc.). Le projet comme mode opératoire de la ville durable résulte de la mise en œuvre d'un processus de planification territoriale permettant la coordination des différentes politiques sectorielles (foncières, de mobilité, du logement, écologiques, etc.) en définissant le cadre propice aux multiples interactions et transactions (sociales, économiques, culturelles, matérielles ou immatérielles, etc.) notamment au regard de « *la dynamique de lieux de projets* » au sein des systèmes métropolitains (Dugua, 2015). L'hypothèse du « *mode projet* » (au sens de la méthode) rassemble ainsi trois dimensions : l'idée de « *posture* » (en tant qu'état d'esprit), d'« *instrument* » (en tant qu'outil d'action publique) mais aussi de « *lieu* » (en tant qu'espace géographique singulier).

Réflexif : le projet comme producteur de connaissances

La seconde idée s'inscrit dans une posture davantage réflexive vis-à-vis du mode projet comme instrument d'action publique. On rejoint ici l'hypothèse défendue en 2014 par Paola Vigano qui décrit alors le « *projet comme producteur de connaissances* » (Vigano, 2014). Le projet devient ainsi un outil de recherche, d'enseignement et de

lecture du territoire. Le lieu de projet permet d'agir mais aussi de connaître et surtout de relier actions et connaissances. Ces dernières ne sont pas « *génériques* » mais plutôt « *contextualisées* » ou ancrées. Cette hypothèse nous semble centrale puisqu'elle revient à s'interroger sur les valeurs, les objectifs et les finalités conditionnant l'action publique propre au mode projet. Les implications sont alors importantes sur la manière de faire du projet (l'état d'esprit) et sur les conditions de son inscription au sein du processus de planification territoriale.

Retro-prospectif : le projet comme levier d'un urbanisme épistémologique

Notre troisième hypothèse s'inscrit dans une logique « *rétro-prospective* » directement en lien avec la posture réflexive introduite via la seconde hypothèse. Il nous semble que l'idée directrice du projet comme mode opératoire de la ville durable est conditionnée par son inscription au sein d'un cadre critique, comparatif et exploratoire, guidé par une prise de recul suffisante concernant l'histoire des idées qui l'ont constitué (regard rétrospectif) et, à partir de là, à même d'anticiper les changements pour trouver les réponses adaptées aux bouleversements sociétaux et environnementaux en cours (regard prospectif). Alain Bourdin plaide dans ce sens en faveur d' « *un urbanisme épistémologique* », fondé sur « *la réflexivité, c'est-à-dire un examen précis et permanent de ce que l'on est en train de penser ou de faire au regard des règles de production de la connaissance et des théories de l'action* » (Bourdin, 2013, p. 125). Une lecture rétrospective des conditions d'affirmation de l'urbanisme durable est source d'enseignement pour envisager des scénarios futurs d'évolution et de légitimation de nos pratiques ainsi que de nos champs de recherche respectifs, notamment face aux enjeux liés à la transition écologique et à la mise en œuvre des politiques d'adaptation aux changements climatiques.

MATRICE POUR UNE MISE EN DEBAT DU PROJET

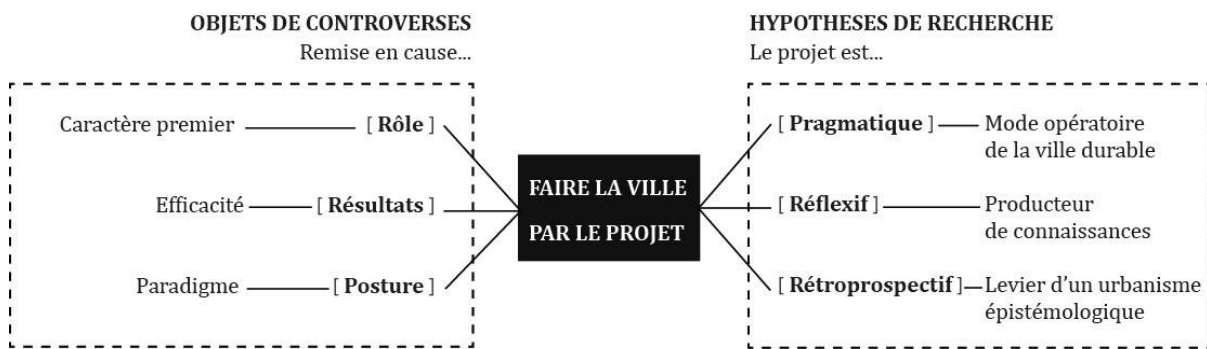


Fig. 1 : Matrice pour une mise en débat du projet

Le croisement entre les trois objets de controverses identifiés (rôle, résultats et posture) et les trois hypothèses de recherche proposées (pragmatique, réflexif et rétro-prospectif) dessine finalement une matrice offrant l'opportunité d'une mise en tension constructive et propice à l'identification de champs de recherche féconds (Fig.1). Entre amour et désamour, cette nouvelle matrice constitue un levier d'innovation sociale et scientifique apte à bousculer les ruptures liées à des paradigmes divergents, peu favorables aux collaborations scientifiques. Les lieux de projets, en tant qu'espaces intermédiaires de transactions sociales ou « *lieux transactionnels* » (Dugua, 2012), constituent selon nous le cadre approprié pour engager ce débat au sein de « *forums hybrides* » (Callon, Lascoumes, Barthes, 2001) territorialement ancrés et contextualisés. Au-delà des divergences sur les visions du monde, sur les manières de penser ou d'agir - soit ne partageons-nous pas tous le même territoire (bâti ou non bâti) qu'il conviendrait désormais d'aménager ou de ménager le plus durablement possible ? Ces trois hypothèses de recherche doivent être interprétées dans leur rapport aux sciences humaines et sociales au sens large et notamment dans une posture profondément interdisciplinaire seule à même de traduire une pensée complexe.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bourdin, A. (2013). La ville réversible : une question d'épistémologie pour l'urbanisme : In : Scherrer, F. et Vanier, M. (Ed.). *Villes, Territoires, Réversibilités*, Hermann Editeurs, pp. 125-137
- Callon, M. Lascoumes, P. Barthe, Y. (2001). *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris : Seuil.
- Dugua, B. Trotta-Brambilla, G. (2012). Les lieux transactionnels de la planification territoriale ; exemple de la plateforme Lyon-Saint Exupéry. *Géocarrefour*, 83 (2), pp. 115-128
- Dugua, B. (2015). *Entre mise en œuvre et mise à l'épreuve de la planification territoriale : dynamique des lieux de projets dans l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise*. Thèse de doctorat. Université Grenoble Alpes.
- Harvey, D. (1989). *The Condition of Postmodernity*. Oxford : Blackwell.
- Latouche, S. (1989). *L'occidentalisation du monde : essai sur la signification, la portée et les limites de l'uniformisation planétaire*. Paris : La Découverte.
- Legal, Y. Mangin, D. et Wiel, M. (2006). La planification spatiale française est-elle dans l'impasse ? *Urbanisme*, 347, 21-23.
- Rabilloud, S. (2007). *De la planification au projet : ruptures et continuités d'un mode d'action publique*. Thèse de doctorat. Université Lumière Lyon 2.

Terrin, J-J. (2014). *Le projet du projet, Concevoir la ville contemporaine*. Edition Parenthèses. Vigano, P. (2014). *Le projet comme producteur de connaissance, Les territoires de l'urbanisme*. Métis Presses.

Que reste-t-il du projet de l'espace public ?

Quatre objectifs pour le projet d'espace public de la ville contemporaine

What is left over from the public space project?

Four purposes for the public space project of the contemporary city

Rodrigo COELHO

Assistant Professor, PhD

Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo - Faculdade de Arquitectura
Universidade do Porto CEAU-FAUP

RESUME :

Dans une période de médiatisation de l'architecture à travers l'hyper valorisation de l'image, nous concluons que la construction de la ville et la matérialisation de l'espace public adoptent, dans de nombreux cas, des «réponses» reflétant une dévaluation du rôle du projet d'espace public en tant que composante fondamentale de la structuration de la ville. Dans cet article, au contraire, nous entendons défendre l'importance du projet d'espace public dans la construction de la ville et du territoire, à partir de l'identification de quatre rôles, ou objectifs, pour le projet, que nous croyons peuvent rendre pertinent son rôle dans les processus de construction de la ville. Les quatre rôles identifiées sont associées à quatre études de cas (projets urbains réalisés au Portugal au cours des dernières décennies) qui permettront de exposer comment le projet d'espace public peut rétablir la pratique et la connaissance disciplinaire de l'architecture au service des processus de construction de la ville et du territoire.

Mots-clés : projet urbain, espace public, ville contemporaine

ABSTRACT:

In a time of mediatization of architecture through, above all, the hyper-valorization of the image, we conclude that the construction of the city and the materialization of public space adopt, in many cases, "responses" that reflect a devaluation of the role of the public space project as a fundamental component in the structuring of the city. In this paper, on the contrary, we intend to defend the importance of the public space project in the construction of the city and the territory, from the identification of 4 roles, or purposes, for the project, which we believe can make relevant its role in the city's construction processes. The four purposes identified are associated with four case studies (from urban projects completed in Portugal in the last decades) that will allow us to show how the public space project can re-establish the practice and disciplinary knowledge of architecture at the service of the processes of construction of the city and of the territory.

Keywords: urban project, public space, contemporary city

INTRODUCTION

THE "LOSS" OF ARCHITECTURAL AND URBAN VOCATION IN THE PROJECT OF PUBLIC SPACE

It might be stated that, in general, the recent public space interventions, particularly those concluded in the last two decades, were grounded in “design solutions and strategies” that generically generated sets of non-articulated and isolated parts of the urban context – commonly self-referential, undefined in their use and scale - leading to the dissolution of meaning, and clarity of public space and urban form, and detaching it from the tectonic and urban condition that historically we recognize to it.

In this sense we agree with Manuel de Solà-Morales (2010), when he points out the recent understanding of the design of public space as an "(...) independent professional practice of a ground level architecture, developed under the open sky” as a 'blank sheet", where, in many cases, appears to be no program, no cost, no function, no client or event structure". Additionally this weakness we identify in the materialization of public space in the present city goes hand in hand with the inability to support design and planning decisions at the level of the long term period, due to the complex interplay of power relations and decision-making that characterizes today's city management.

It is true that this “pessimistic” analysis can (and must) be nuanced according to the different situations, and the different contexts. However, we can not fail to recognize that, in general, with regard to the consequences for the city, the different responses to the problem of design of public space in our disciplinary field, ends up not having in regard the structural matrix that in the past guided the construction of the public space, and which constituted the city guarantee of stability, permanence and continuity.

THINKING THE PROJECT OF PUBLIC SPACE IN THE CONTEMPORARY CITY

The need to think public space as the main support for the construction of the city

Considering the tendency for expansion, diversification and fragmentation of open spaces in the present European city, the main problem that arises (for us architects and urban planners), seems to be how to (re) build (new) public places in order to materialize, in a qualified manner, the collective experience of the city. Or in other words, we should ask how can we think and design public spaces enabling them to become, as Carlos Martí regards, “landmarks of the city that is to come”. If, as Carlos Martí remarks, we have today an extreme difficulty to define or describe the "public places of our time", this difficulty seems to be interconnected with a nuclear issue, which regards the ambiguity about what is, or what should be, the contemporary city. For Martí, this is in fact the same problem stated in two different ways, since, in his opinion, "(...) the presence of public places it is what characterizes the city itself, and what makes it distinct from a simple settlement (...)"(Martí, 2002).

So, the need to consider *an idea* (or concept) for the City, to think about public space today becomes thus instrumental. From our point of view, it may only be meaningless to talk about public space when it assumes a role and a value that makes it inseparable from the architectural and urban attributes, but also inseparable from physical and cultural dimension of the urban context in which it operates.

We are therefore interested in a model of city that allows the public space to be assumed as a common value (Borja, Muxi, 2003), able to be shared with the other disciplines which shape the city and the territory, and where the public space design, the urban design and planning, can be effective instruments of its development.

The need to think and design the cities beyond their consolidated limits

However, the contemporary city raises a set of problems, whose complexity and diversity allow naturally developing different perspectives on the topic of the project of public space. In our view, the main question is related to the identification of the “part” or “parts of the city” where the project or intervention in the public space becomes urgent or problematic.

If in the noble areas of cities it has been possible to set paradigm and models of actions in the 80s and 90s urban renewal operations (that are today accepted and recognized to the public space a status or key role), we seem to lack models and strategies to think and act concerning the more “external” and less consolidated city areas, where indeed takes place the “future of the city”, and where become more demanding and urgent the conceptualization and materialisation of public space,

The public space as a design problem: the need for purposes to intervene in the city from public space

As Bernardo Secchi points out (2000), “(...) the image of the contemporary city is a city that already exists, but is waiting for a project.” Developing this idea, Carlos Martí (1999) suggests that the “(...) project is not just a form of inquiry the meaning of things, but it is also an intellectual procedure that allows us to operate on the world and at the same time to understand it (...)”

Following these arguments we are assuming as hypothesis to study and tackle the problem of public space design in the current city the need of a selective or “multi-targeted” matrix analysis, in order to identify the problems and “topics of analysis” that may lead to the re-valuation of urban vocation of the public space design.

Thus, recognizing on one hand the existence of unvarying themes, and recognizing, on the other, the contemporary city and the different parts that constitute it, as projects in themselves (as Bernardo Secchi and Carlos Martí suggest), we consider crucial, a clear distinction between three main purposes for public space:

- The public space as an ordering element of “urban expansion”;
- The public space as a reconstruction element of the “unplanned city”;
- The public space as a restructuring element of the “metropolitan city”;
- The public space as an exception component of geographical scale.

WHAT IS LEFT OVER FROM THE PUBLIC SPACE PROJECT? FOUR PURPOSES FOR THE PUBLIC SPACE PROJECT OF THE CONTEMPORARY CITY

The public space as an ordering element of “urban expansion

Taking into account that, in general, the configuration of public space in the outer parts of the European cities have been given a secondary treatment, we seek to address in this section of the paper is to what extent it becomes possible to shape the city, particularly in their new expansions.

In particular, we are interested in investigate where and how we can, or should act, in order to redeem for public space and architecture an active role as an ordering element of “urban expansion”. We will analyze, from a case study - the District of Malagueira in Evora (designed by Alvaro Siza between 1977 and 1997) - on which model(s) of public space(s) may be “grounded” the new urban expansions, with the aim at providing *structure and shape* to the city and the territory.

With this example we will seek, above all, highlight the need to refocus the debate and research for solutions and models that, unequivocally, take into account the public space as a primary element in the structuring of new parts of city. Simultaneously, we will argue that the recovery of the consistency and meaning in design of new urban expansions (and its public spaces) is bound to the concept of urban fabric and to the recognition of the importance of (morphological and functional) continuity and complementarity between the different components that build the urban space (which in many aspects of recent expansions have been ignored).

The public space as a reconstruction element of the “unplanned city”

As several authors have pointed out (such as Jordi Borja), the necessity to “make center” presents itself not only as a essential response to deal with the processes of dissolution of peripheral urbanization, as it should be assumed, from the point of view its symbolic and functional meaning, as a key concept to think and act on the enlarged city.

The notion of re-centralization (successfully applied in urban periphery recompositions, such as in Barcelona or Lyon), understood from the redefinition of mobility, the strengthening of core functions, and from the creation or consolidation of urban fabrics (always articulated with policies of creation and redevelopment of public spaces), seems to become one of the key strategies over the challenge of making the city on the “city periphery” (Borja, Muxi, 2003).

The question we want to address in this section concerns, essentially, the key-role of public space project in the (re) construction of the contemporary “shapeless city” sectors (which, in general, we associate to urban peripheries). We aim to demonstrate, from the analysis of a Portuguese case study – The Cacém Central Area requalification, integrated in Polis Program (National Program for Urban Rehabilitation and Environmental Improvement of Cities, released in 1999 by the Portuguese government), the conditions under which the public space project can act, subsequently, in the urban areas of recent formation, where, in many situations, the public space did not have a structuring role in its urbanization.

The public space as a restructuring element of the “metropolitan city”

Due to the fragmented and discontinuous spread of urbanization, the Portuguese and European cities have seen over the past four decades their urban condition profoundly changed, resulting in the mangling and modification of public spaces and urban landscape around the main urban centers.

The “lack” of political objectives allied to a technocratic or mercantilist understanding of the design of urban space, help to explain the scarcity or absence of a coherence between public spaces in recent expansions of the city.

Taking into account this situation, will seek to address in this section the role of the public space as a restructuring element of the “metropolitan city, based upon the design of the infrastructure. More specifically, we intend to address the problem of restructuring of the metropolitan city, taking the example of the Metro do Porto Project (analyzing some specific interventions related to phase 1), trying to explain to what level this intervention was decisive in creating a better balance and coordination (of formal, functional, and symbolic aspects) between the “consolidated city center” and its expansion areas.

We aim at analysing under which circumstances is it possible to integrate an overall drawing of infrastructure, architecture, public space and landscape. We also seek to emphasize the importance of synthesizing, in a coherent design and structuring, the different techniques and problems that currently contribute to the design of the enlarged city. We will focus our attention on the urban insertion at the center of Maia (designed and built between 1999 and 2008, under the responsibility of architects Eduardo Souto de Moura and João Álvaro Rocha,) as in this case the project tackles the issue of fragmentation, dispersion, and absence of hierarchies (which leads, at the level of public space, to the problem of lack of structuring urban axis or geographical landmarks able to give a shape or an order to the metropolitan territory).

The public space as an exception component of geographical scale

It can be stated that, in a time urban societies seem to claim more individualised, more specialised and more enlarged forms of public space, the traditional public spaces, whose ideals flow from the Greco-Latin city (modeled after the Agora and Forum), reveals itself in the context of contemporary cities and societies, an aspiration without an effective translation.

The question that we consider relevant to place, when dealing specifically with the (new) singular, exceptional public spaces of the present city, is to know which, where and how to construct these spaces outside the "traditional city".

To discuss this topic we will use the intervention of the City Park Waterfront in Porto, designed by Manuel de Sola-Morales (1999-2004). The public space project deals, in this case, with the concrete problem of building a public space that "did not exist". The intervention is grounded in the re-foundation of a public place - created according to the specific circumstances of the place - which takes into account the constraints and the vocation of the site - but which simultaneously responds to the “present urban conditions”, considering, in an innovative way, the relationship between geography, infrastructure and collective space.

Taking into account the arguments presented above, we believe it is crucial to still consider the public space as a fundamental urban matter, as it represents either the open spaces that can still be planned, either the ones that have been transformed without a global vision, and which can be yet transformed.

But we also assign value to the (project of) public space to the extent that it can reattach (again) the practice and disciplinary knowledge of architecture to the “city building and planning processes” (as we pointed before increasingly fragmented and uncertain, from a technical, economic and political point of view).

For us, this claim is directly related to the importance that the disciplines of urban design and architecture should have in the design moments of synthesis. This observation does not question, of course, the need to consider the design and construction of public space as an outcome of various knowledges and experiences, and as a result of different interpretations. Our reflection will stress, above all, the claim for a greater commitment and requirement on the part of discipline of architecture in those moments of synthesis, decisive, as we know, in the project and design of public space.

REFERENCES

BORJA, Jordi; MUXI, Zaida. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona :Electa, 2003

MARTÍ ARIS, Carlos, “Lugares Públicos en la Naturaleza”. Conferência na Faculdade de Arquitectura do Porto em 18-11-02, Edição policopiada do autor.

MARTÍ ARIS, Carlos. “la Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana”, in Arquitectos nº152, Información del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España nº 99/4, V Bienal de Arquitectura Española, p. 52-57.

SECCHI, Bernardo. Prima lezioni di urbanistica. Roma: Laterza, 2000.

SOLÀ-MORALES, Manuel. De cosas urbanas. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

SOLÀ-MORALES, Manuel. “The Impossible Project of Public Space” in In favour of public space: ten years of the european prize (Magda Anglès ed.). Barcelona: Actar, 2010, p. 24-32.

**Le problème avec les projets :
(ne pas) penser les grands développements urbains comme projets**

*The problem with projects:
(not) thinking large urban development through projects*

Annick LEICK

Chercheuse FNS Senior Université de Lausanne, Professeur assistant boursier FNS
Faculté des géosciences et de l'environnement
Institut de géographie et durabilité, Etudes Urbaines
annick.leick@unil.ch

Martin MÜLLER

Chercheuse FNS Senior Université de Lausanne, Professeur assistant boursier FNS
Faculté des géosciences et de l'environnement
Institut de géographie et durabilité, Etudes Urbaines

RESUME :

De plus en plus de villes se lancent dans de grands projets urbains, aussi appelés « mega-projets ». Cette contribution examine les conséquences de ce que nous appelons « urban projectification » qui est l'application généralisée d'une conception entrepreneuriale de la notion de projet comme outil de développement urbain. Cette conception interprète le projet comme initiative isolée, gérée selon des buts prédéfinis, et véhicule l'idée qu'une ville peut être gérée comme une entreprise privée et le développement urbain comme un projet d'entreprise. Nous exposerons les problèmes qui résultent de cette conceptualisation de grands développements urbains comme projet en analysant le cas de Belval-Ouest au Luxembourg. L'approche de gestion de projet n'a pas été à même de répondre à la complexité et aux incertitudes caractérisant les grands développements urbains. Nous préconisons, soit d'abandonner, soit de requalifier la logique de projet pour les grands développements urbains.

Mots-clés : grands développements urbains, projet, « urban projectification », gestion de projet, Belval-Ouest

ABSTRACT:

More and more cities around the world launch large projects, also known as mega-projects, as an instrument of urban development. This paper explores the consequences of what we call « urban projectification », the widespread use of projects as tools for urban development. It shows that project urbanism imposes a problematic managerial logic on urban space. This logic views projects as self-contained units to be managed against pre-defined outcomes, implying that cities can be run like companies and that urban development can be steered in similar ways as private-sector projects. The paper illustrates the problems of framing and managing large urban developments as projects by analysing the urban development project Belval-Ouest in Luxembourg. It shows that a project management approach was unable to cope with the complexities, uncertainties that characterise large-scale urban development. The paper advocates to abandon/rethink the project lens in large urban developments schemes.

Keywords: large urban developments, projects, urban projectification , project management, Belval-Ouest

La notion de projet n'est certes pas nouvelle dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture. Le dualisme projet vs plan est un thème classique dans la littérature des études urbaines et de la théorie de la planification, et de nombreuses interprétations se sont développées et coexistentⁱ. Peut-être même que les différents acteurs travaillant sur un même projet, appréhendent ce concept de manière différente sans même s'en rendre compte. Cependant avec l'expression « urban projectification » nous aimerions attirer l'attention sur le fait que, premièrement, suite aux nouvelles structures de gouvernance mises en place pour la planification et l'implémentation de grands projets urbains, une interprétation spécifique de la notion de « project management » est devenue dominante. Certains acteurs impliqués, les décideurs politiques, fonctionnaires de l'Etat ou promoteurs privés adoptent la logique que le développement urbain peut être géré de la même manière qu'un projet d'entreprise. Deuxièmement, cette logique de projet est appliquée à des initiatives urbaines très diverses, notamment au développement de sites ayant la taille de quartier urbain entier. Les problèmes relatifs aux grands projets urbains, tels qu'observés dans la littérature sur les grands projets urbains, sont, selon nous, entre-autres le résultat de la conceptualisation des grands développements comme projet.

URBAN PROJECTIFICATION

Le terme « projectification » a été introduit par Midlerⁱⁱ en 1995 dans le domaine des études de gestion de projet pour décrire la préférence d'entreprises privées pour organiser leurs activités sous forme de projets en vue d'augmenter l'efficacité. Le discours traditionnel du « project management » définit le projet comme « activité unique avec un début et une fin, menée par des personnes en vue d'atteindre des buts établis selon des paramètres de coûts, de temps et de qualités »ⁱⁱⁱ. L'utilisation du concept de projet, tel que défini par le discours traditionnel de « project management », va de pair avec le rôle de plus en plus important d'acteurs provenant du secteur privé et avec la nouvelle perception de soi des décideurs politiques et fonctionnaires publics. L'« urban projectification » reflète la diffusion de la nouvelle politique urbaine « new urban policy » tel que décrit par Swyngedouw et al : des coalitions entre le secteur privé et le secteur public, le passage d'une politique sociale vers une politique économique, entrepreneuriat étatique, dérégulation sélective, marketing de la ville et la production d'une rente foncière.

^{iv} Dans leur livre *Managing and Working in Project Society*, Lundin et al. (2015, pp. 199–200) ^v maintiennent que la « projectification » n'est pas un phénomène qui se limite au domaine de l'industrie manufacturée, mais que toute la société, incluant les gouvernements et administrations, organise les activités de plus en plus sous forme de projets. Packendorff et Lindgren (2014)^{vi} cherchent à comprendre le succès du travail par projet : « The basic reason for this diffusion seems to be that the project, viewed as a task-specific and time-limited form of working, is perceived as a controllable way of avoiding all the classic problems of bureaucracy with which most “normal” organisations are struggling ... The project is seen as a promise of both controllability and adventure ... and as a necessity when complex and extraordinary business tasks are to be managed (Packendorff and Lindgren, 2014, p. 7). »

Non seulement la création architecturale d'un bâtiment, la planification d'infrastructure d'ingénierie tel qu'un pont ou l'aménagement d'une place publique sont conceptualisés comme projet, mais aussi d'autres échelles d'intervention telles que l'aménagement d'un ou plusieurs îlots et la création de quartiers de ville entiers sont gérés comme projet. En effet, tant les acteurs urbains que les académiciens utilisent terme « projet » pour désigner le développement de surfaces urbaines s'étalant sur plusieurs dizaines, voire centaines d'hectares.

LE CAS D'ETUDE BELVAL-OUEST

Le cas, sur lequel nous nous basons dans cette contribution, est la revalorisation de la friche industrielle *Belval-Ouest* de 120 ha dans le sud du Grand-Duché du Luxembourg. Sur le site web Belval-Ouest Luxembourg est présenté comme « l'un des plus ambitieux projets de développement urbanistique d'Europe »¹. Belval-Ouest est un des dix sites sidérurgiques identifiés par une étude comme objet de reconversion et se situe sur le territoire de la ville d'Esch-sur-Alzette, deuxième ville la plus grande du Grand-Duché, ainsi que sur celui de la commune de Sanem. Belval-Ouest a été retenu comme priorité pour plusieurs raisons, l'une d'entre elles étant que c'était le site le plus grand permettant de penser grand. Les données utilisées pour cette étude de cas sont des transcriptions de dix interviews faites avec des acteurs impliqués, ainsi que sur une série de documents, comme p.ex. des rapports de ministères ou de la société de développement immobilier, des documents du parlement (textes de projets loi, des transcriptions de débats parlementaires etc).

BELVAL COMME PROJET D'ENTREPRISE

Dans un premier temps, nous allons montrer comment la conceptualisation de projet tel que prêchée par le discours du « project management » a influencé le processus de planification pour la revalorisation de la friche à partir de l'an 2000, au moment où la société de développement immobilier, ayant la tâche de revaloriser les friches industrielles, a été créée. Cette société est un partenariat entre le gouvernement national et l'ancien propriétaire du site, la société sidérurgique. Le conseil de gérance est composé de quatre représentants de l'Etat luxembourgeois et de quatre représentants du groupe sidérurgique. Les deux représentants des communes n'ont que des voix consultatives. Pendant les premières années, des experts étrangers, ayant faits des expériences dans le cadre d'autres grands projets de développement urbain à Berlin, ont repris la direction de la société de développement et ont introduit la méthode de l'analyse du cashflow. Afin de montrer comment ces acteurs ont appliqué le discours de la gestion de projet en pratique, quatre aspects seront développés : la démarcation dans l'espace, la définition d'objectifs quantifiables, l'«extraordination» et l'exécution du contrôle dans l'implémentation.

La démarcation dans l'espace se traduit par la mise en place d'un périmètre de projet. Un des objectifs majeurs a été de mettre en place un projet économiquement viable. La méthode de financement des coûts se basant sur des prévisions de coûts et de prix immobiliers a résulté dans la détermination de surfaces brutes à construire et à la définition de densités urbaines. Des objectifs quantifiables ont donc été définis. Les études faites préalablement par des bureaux de planifications ont été utilisées pour tester la faisabilité.

Puis un concours international d'urbanisme a été lancé et les équipes pluridisciplinaires participantes étaient tenues de respecter les consignes en matière de surfaces constructibles et de densité, le degré de liberté de conception était donc assez faible. L'« extraordination » a été créée par l'attribution d'un statut spécifique à Belval, celui de « priorité des priorités » et comme projet phare de la politique de décentralisation. L'exécution du contrôle s'est manifestée dans le comportement du Conseil de Gérance de la société de développement immobilier.

LES PROBLEMES LIES A LA CONCEPTUALISATION DU DEVELOPPEMENT DE BELVAL-OUEST COMME PROJET

Dans un deuxième temps nous allons évoquer comment, dans le cas de Belval ces quatre manières de gérer un projet ont engendré des problèmes à différents niveaux, tels que le manque d'intégration dans l'espace environnant matériel et social, la monopolisation de ressources, le manque de flexibilité, la socialisation de coûts et un déficit démocratique. En effet, Belval n'est pas du tout intégré dans le tissu urbain de la ville d'Esch et constitue une île au niveau social. Aucune stratégie globale pour un développement coordonné avec les autres friches n'existe et la politique de décentralisation n'a pas eu les effets espérés. Belval- Ouest n'attire pas les grandes entreprises privées. Suite à la crise financière, la demande pour de grands volumes d'investissements a diminué et les banques n'octroyaient plus de crédits pour la réalisation de grands volumes bâtis. Une partie du site a dû être replanifiée mais la définition préalable du nombre de surfaces vendables a limité la marge de manœuvre dans le processus de replanification et un manque de flexibilité s'est manifesté. La socialisation des coûts est due au fait que les prévisions des coûts d'assainissement des sols étaient basées sur un concept d'utilisation du site prédéterminé au début du processus. Le contrat relatif aux obligations de l'entreprise sidérurgique pour assumer les coûts engendrés se basait sur ce concept. Les surcoûts liés au changement du concept d'usage ont été indirectement assumés par l'Etat. Le déficit démocratique résulte du fait que d'un côté certains acteurs du secteur privé ont bénéficié d'un traitement privilégié et que de l'autre côté la population n'a pas été intégrée dans le processus de planification.

EN CONCLUSION : INCOMPATIBILITE DE « GRAND » ET « PROJET »

En effet ces problèmes ne sont pas seulement observés dans le cas de Belval. La littérature scientifique sur les grands projets urbains^{vii} a déjà révélé ces problèmes dans d'autres cas. Cependant le rôle de la notion de projet, ou plus précisément, de l'interprétation du concept de projet par certains acteurs disposant d'un grand pouvoir d'action, n'a pas encore été examiné et mis en cause. En conclusion nous contestons la compatibilité de la notion de projet, (tel que conceptualisé par le discours traditionnel de la gestion de projet et donc de certains acteurs) et de l'attribut « grand ».

Le déploiement d'un quartier de ville s'étend sur quelques décennies et il est impossible de faire des prévisions concernant les coûts et les prix immobiliers, et donc d'assurer un développement immobilier viable.

Nous préconisons soit d'abandonner, soit de requalifier la notion de projet pour les grands développements urbains. Un débat ouvert entre les différents acteurs, ayant des antécédents professionnels divers mais impliqués dans les mêmes initiatives de développement urbain, s'impose donc dorénavant.

¹ <http://www.belval.lu/fr/belval/konversionsprojekt/>

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- i Banai, R., 2013. Plan vs project dilemma revisited: a progress review of urban and regional studies literature.(Report). *Urban Stud.* 50, 807
- ii Midler, C., 1995. "Projectification" of the firm: The renault case. *Scand. J. Manag., Project Management and Temporary Organizations* 11, 363–375.
- iii traduit de l'anglais "a unique venture with a beginning and an end, conducted by people to meet established goals with parameters of cost, schedule". Williams, T., 2005. Assessing and moving on from the dominant project management discourse in the light of project overruns. *IEEE Trans. Eng. Manag.* 52, 497–508.
- iv Swyngedouw, E., 2002. Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the New Urban Policy. *Antipode* 34, 542–577.
- v Lundin, R.A., Arvidsson, N., Brady, T., Ekstedt, E., Midler, C., Sydow, J., 2015. *Managing and Working in Project Society: Institutional Challenges of Temporary Organizations*. Cambridge University Press, Cambridge.
- vi Packendorff, J., Lindgren, M., 2014. Projectification and its consequences: Narrow and broad conceptualisations. *South Afr. J. Econ. Manag. Sci.* 17, 7–21.
- vii Swyngedouw, E., 2002. Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the New Urban Policy. *Antipode* 34, 542–577.
- viii Gualini, E., 2007. Innovative Practices in Large Urban Development Projects: Conflicting Frames in the Quest for "New Urbanity." *Plan. Theory Pract.* 8, 297–318.

Le rôle de l'urbaniste dans la standardisation des projets urbains

The role of the urban planner in project standardization

Michel ROCHEFORT
Professeur
Département d'études urbaines et touristiques
Université du Québec à Montréal
rochefort.michel@uqam.ca

RESUME :

Nul n'est besoin de démontrer que le projet urbain occupe une place de plus en plus prépondérante dans les réflexions et les actions mises en œuvre pour agir sur la ville. Plusieurs facteurs expliqueraient cet engouement. Toutefois, cet « agir par projet » cacherait également certaines limites soulevant des questions sur l'impact réel des projets réalisés en matière de « différenciation » des politiques publiques, d'innovation territoriale et d'apprentissage collectif. Dans le cadre de cette présentation, différents biais d'analyse seront mis en relation afin de dégager certains facteurs pouvant expliquer l'émergence d'une forme de standardisation en insistant, tout particulièrement, sur le rôle des urbanistes. Quelques données tirées d'une recherche en cours permettront également d'aborder les raisons qui motivent certains professionnels travaillant dans des collectivités à avoir recours à une approche par projet et de tirer certaines conclusions eu égard aux différents biais d'analyse présentés.

Mots clés : projet urbain, standardisation, innovation territoriale, urbaniste.

ABSTRACT:

There is no need to demonstrate that the project-based approach in urbanism occupies a prominent place in discussions and actions taken on the city. Several factors could explain its popularity. However, it also raises some issues about its impacts in terms of policy differentiation, territorial innovation and collective learning. In this presentation, various analysis biases will be related to identify some factors that may explain the emergence of a certain form of standardization, with particular emphasis on the role of urban planners. Some data from ongoing research will also be used to identify certain factors mentioned by municipal officials to justify this project-based approach and draw some conclusions based on the different biases presented previously.

Keywords: project-based approach, standardization, territorial innovation, planner.

Le projet urbain occupe, depuis un certain nombre d'années, une place prépondérante dans la façon de penser, de concevoir, d'opérationnaliser et de réaliser l'aménagement d'un territoire donné. L'objectif poursuivi par cette présentation est de faire ressortir certains éléments, facteurs ou raisons, souvent évoqués pour justifier le recours à une approche par projet en les mettant en relation avec certaines limites, ou interrogations, pouvant être soulevées face, notamment, aux messages véhiculés. Pour ce faire, nous ferons référence à plusieurs biais théoriques et utiliserons, lorsque cela s'avèrera possible, les premiers résultats d'une recherche en cours et qui se terminera en 2019 sur l'un des outils utilisés au Québec pour agir par projet, soit le programme particulier d'urbanisme (PPU).

Les chercheurs ayant traité du projet urbain ont mentionné plusieurs avantages pouvant être évoqués pour justifier le recours à une approche par projet. Celle-ci permettrait notamment de redéfinir l'urbanisme comme une activité sociale s'appuyant sur : la mobilisation d'un grand nombre d'acteurs, une pensée de l'existant et une critique des savoirs experts et sectoriels (Pinson, 2005). Une approche par projet pourrait également entraîner une « différenciation » de l'action publique dont l'ampleur reposerait sur la capacité de certains territoires à se distinguer et à élaborer des projets qui ne sont pas nécessairement dictés par les politiques centrales (Douillet *et al.*, 2012). Cette différenciation passerait notamment par des « apprentissages collectifs » mettant en relation différents types d'acteurs engagés dans un processus d'enrichissement partagé des connaissances (De Carlo, 2005; Pecqueur, 1996) et conduirait, dans certaines situations, à des solutions pouvant être qualifiées « d'innovation sociale » territoriale, à savoir comme « un ensemble d'arrangements sociaux et spatialisés qui implique un changement dans la façon de faire les choses » (Saucier *et al.*, 2007, p. 390). Pour les acteurs urbains faisant référence à cette notion, le projet urbain serait également utile pour affirmer la singularité d'une collectivité donnée, mettre en valeur ses avantages comparatifs afin d'accroître son attractivité et, dans certains cas, pour rassembler une partie de la population autour d'une vision commune ou d'un projet partagé favorisant un sentiment d'appartenance. L'approche par projet s'inscrirait ainsi à l'intérieur d'une dynamique de « marketing urbain » servant à la promotion et à la valorisation d'un territoire. Par ailleurs, des impacts positifs en matière d'acceptabilité sociale, de gouvernance, de démocratie participative, de co-conception et de résultats sont quelques fois évoqués ou sous-entendus.

Plusieurs chercheurs ont toutefois insisté sur certaines limites pouvant être associées aux avantages perçus et aux messages véhiculés lorsqu'on choisit d'avoir recours à une approche par projet. La plupart des chercheurs ayant abordé le concept de « différenciation » de l'action publique ont également mentionné que celle-ci cache, bien souvent, des formes de « standardisation » qui conduisent à une homogénéisation des politiques publiques, de leur contenu et de leur mode de gouvernance (Pinson et Reigner, 2012). Cette standardisation témoignerait notamment de l'incapacité des acteurs locaux à réaliser pleinement leur potentiel de différenciation. De plus, elle soulèverait l'enjeu de savoir si cette territorialisation croissante de l'action publique conduirait réellement à leur différenciation ou tout simplement à une forme de standardisation fondée sur un certain nombre de principes partagés (Douillet *et al.*, 2012).

Bien que plusieurs autres commentaires ou critiques aient été soulevés en ce qui a trait à la notion de projet urbain, notamment en matière de participation publique, de concertation et de financement, cette présentation se concentrera presque exclusivement sur cette possible standardisation dans la façon d'aborder un problème donné, les modes de gouvernance mis en place, les documents élaborés et les interventions urbaines réalisées.

Cette standardisation possible vient notamment questionner le rôle que jouent les urbanistes, mais également les autres professionnels et les cadres administratifs, dans la gouvernance mise en place et dans le processus de prise de décision au sein de la collectivité.

D'une part, ce questionnement permet d'évoquer le processus « d'institutionnalisation » faisant référence aux mécanismes d'isomorphisme institutionnel ou d'homogénéisation qui semblent s'observer dans les organisations travaillant dans un même champ de pratique (Berkert, 2010; DiMaggio et Powell, 1983; Huault, 2009). La prise de conscience par certains professionnels de leur appartenance commune à un même domaine d'activité poussent, en effet, ces derniers à adopter une certaine forme d'homogénéisation de leur pratique à partir d'une rationalité collective partagée. Cette rationalité serait créée par l'émergence d'un discours normatif et par les pressions que les organisations et les acteurs exercent les uns sur les autres. Un isomorphisme normatif s'opérerait notamment à partir des efforts collectifs des membres d'une profession pour définir leurs méthodes de travail et établir une base légitime à leurs activités. D'autre part, un l'isomorphisme mimétique engendrerait des phénomènes de mode autour de solutions perçues comme étant les plus pertinentes et les plus efficaces. Deux aspects de la professionnalisation des urbanistes seraient à considérer comme des sources importantes d'isomorphisme : l'éducation et les réseaux professionnels par lesquels les modèles se diffusent. De tels mécanismes produiraient des professionnels quasi- interchangeables qui réagissent de façon quasi-identique indépendamment du contexte.

D'autre part, il serait également possible d'évoquer les recherches associées aux idées de « policy transfers » et de « policy mobilities » qui s'intéressent à la circulation des savoirs de l'urbanisme à l'échelle internationale et nationale par les réseaux d'acteurs (Healey, 2011; Tait et Jensen, 2007). En effet, pour plusieurs chercheurs, certains « savoirs mobiles » deviennent si importants qu'ils exercent une forme de standardisation des réponses en étant perçus comme la seule « bonne pratique » possible pour traiter un problème donné. La circulation de ces « modèles » serait au cœur de la structuration des règles du jeu et apporterait une véritable régulation de l'action publique (Bourdin et Joël, 2016). Il va sans dire que cette hégémonie des modèles soulève, là encore, des questions quant à la formation des urbanistes et à leur capacité à s'adapter à cette critique des savoirs experts et sectoriels que suppose le projet urbain.

Par ailleurs, pour bien comprendre les raisons qui expliqueraient cette standardisation possible des projets urbains élaborés et réalisés par les villes, il est également nécessaire de s'intéresser aux instruments par lesquels les urbanismes agissent. De plus en plus, une entrée par les instruments est perçue comme un incontournable lorsqu'il est question d'analyser les politiques publiques mises en place (Belley et Saint-Pierre (dir.), 2017; Lascoumes et Le Galès (dir.), 2005; Weller, 2008) puisque ceux-ci influencent la façon de problématiser une situation et d'entreprendre une action publique sur le territoire.

Le choix d'un instrument étant limité, celui-ci induit des façons de faire, des contenus et des moyens d'action également limités. De plus, le choix d'un instrument et sa façon de l'utiliser est aussi le produit d'une « histoire », à savoir d'un construit social fait de représentation et de consensus.

Tel qu'énoncé, l'objectif poursuivi par cette présentation est de faire ressortir certains éléments, facteurs ou raisons, souvent évoqués pour justifier le recours à une approche par projet en les mettant en relation avec certaines limites, ou interrogations, pouvant être soulevées face, notamment, aux messages véhiculés. Pour ce faire, nous ferons notamment référence aux biais analytiques évoqués ci-haut. Nous utiliserons également les premiers résultats d'une recherche en cours et qui se terminera en 2019 sur l'un des outils utilisés au Québec pour réaliser des projets urbains, à savoir : le programme particulier d'urbanisme (PPU). Cet outil est une composante facultative du plan d'urbanisme se situant, en fonction de son contenu, à la frontière des outils de planification et de réglementation. Il permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière.

Cette recherche s'inscrit dans un contexte où l'utilisation de ce type d'outil est appelée à se généraliser sous l'influence de la montée en popularité des concepts de « projet urbain » et de « développement orienté vers le transport collectif » (TOD) ou, tout simplement, du désir de certains élus, urbanistes, acteurs urbains, voire citoyens, d'agir localement à travers des politiques et des outils mettant en relation un contexte et une gouvernance pouvant être qualifiée de proximité.

Dans ce contexte, il apparaissait essentiel d'analyser plus en profondeur cet outil, mais également le rôle joué par les acteurs municipaux (professionnels et administratifs) au sein du processus de prise de décision menant à l'utilisation d'un ou de plusieurs outils et, le cas échéant, des dynamiques « d'apprentissage collectif », « d'innovation sociale », « d'institutionnalisation » et de « standardisation » qui peuvent être générés. Cette recherche est financée par le Fonds de recherche du Québec – Société et culture dans le cadre du programme Soutien à la recherche pour la relève professorale.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Beckert, J. (2010). Institutional Isomorphism Revisited: Convergence and Divergence in Institutional Change. *Sociological Theory*, 28(2), 150-166.

Belley, S. et Saint-Pierre, D. (dir.), *L'administration des territoires et les instruments de l'action publique*. Québec : Presses de l'Université du Québec.

Bourdin, A. et Idt, J. (2016). *L'urbanisme des modèles : références, benchmarking et bonnes pratiques*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

De Carlo, L. (2005). Concertation, apprentissage collectif conflits et créativité. Dans L. Simard, L. Lepage, J.-M. Fourniau, M. Gariépy et M. Gauthier, *Le débat public en apprentissage – aménagement et environnement*. Paris : L'Harmattan.

Douillet, A.-C., Faure, A., Halpern, C. et Leresche, J.-P. (dir.), *L'action publique locale dans tous ses états : différenciation et standardisation*. Paris : L'Harmattan.

DiMaggio, P.J. et Powell W.W. (1983). The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields. *American Sociological Review*, 48(2), 147-160.

Healey, P. (2011). The universal and the contingent : Some reflections on the transnational flow of planning ideas and practices. *Planning Theory*, 11(2), 188-207.

Huault, I. (2009). Paul DiMaggio et Walter Powell. Des organisations en quête de légitimité. Dans S. Charreire-Petit et I. Huault, *Les grands auteurs en management*. (p. 119-134). Cormelles-le-Royal : EMS.

Lascoumes, P. et Le Galès, P. (dir.). (2005). *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de Sciences Po.

Pecqueur, B. (1996). Processus cognitifs et construction des territoires économiques. Dans B. Pecqueur, *Dynamiques territoriales et mutations économiques*. Paris : L'Harmattan.

Pinson, G. (2005). Le projet urbain comme instrument d'action publique. Dans P. Lascoumes et P. Le Galès. *Gouverner par les instruments* (p. 199-234). Paris : Presses de Sciences Po.

Pinson et Reigner. (2012). Différenciation et standardisation. Dans A.-C. Douillet, A. Faure, C. Halpern et J.-P. Leresche (dir.), *L'action publique locale dans tous ses états : différenciation et standardisation*. Paris : L'Harmattan.

Saucier, C., Bouchard, M.-J., Jouve, B., Lévesque, B., Lemmssaoui, A., Fontan, J.-M., Klein, J.-L. et Mendell, M. (2007). Axe 3 – Développement et territoire. Dans J.-L., Klein et D. Harrisson (dir.), *L'innovation sociale : émergence et effets sur la transformation des sociétés*. (p. 375-395). Québec : Presses de l'Université du Québec.

Tait, M. et Jensen O. B. (2007). Travelling ideas, power and place: The cases of Urban Villages and Business Improvement Districts. *International Planning Studies*, 12(2), 107-127.

Weller, J.-M. (2008). Prendre au sérieux les instruments ou quatre manières d'analyser l'action publique. Dans H. Buisson-Fenet et G. La Naour. *Les professionnels de l'action publique face à leurs instruments*. (p. 15-23). Toulouse : Octares.

AXE 3 (co-resp. Didier Paris, Philippe Menerault)



APERAU

Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et en Urbanisme

Enseigner le projet ou par projet

L'aménagement-urbanisme est parfois défini comme une science de l'action et de la conception relative aux villes et aux territoires, mais il constitue aussi un champ disciplinaire vers lequel convergent de nombreuses disciplines. Son identité est aussi fortement déterminée par la formation aux métiers pour lesquels la dimension du projet occupe une centrale aussi bien comme objet que comme méthodologie. Il s'agit à la fois d'enseigner le projet (urbain, de territoire...) et d'enseigner par le projet (ateliers, réponses à des commandes « grandeur nature »...). Quelles méthodes mobiliser ? A quels outils recourir ? Comment combiner les savoirs ? Avec quelles adaptations face aux nouvelles technologies ? Comment évaluer les apports du projet et à quels stades ? Mais aussi, quelles sont les limites de l'apprentissage par projet face à d'autres approches (apprentissage par résolution de problème – problem-based learning ; ou par études de cas – case-based learning) ? Quelle place donner aux ateliers dans les programmes des formations ? Le projet peut-il même s'enseigner ? Quel contenu mettre derrière l'idée de conception, qui distingue l'urbaniste de l'architecte ? Autant de pistes de réflexions qui permettront aux enseignants et praticiens de confronter leurs points de vue.

Éléments d'une théorie du projet enseignable

Elements of a theory of the teachable project in planning

Serge THIBAULT
Cités, territoires, environnement & sociétés
Université de Tours

RESUME :

Dominant en aménagement, le projet est l'une des trois grandes modalités de l'action qui vise à produire un artéfact quelconque, l'action spontanée, l'action programmée, l'action projetée. Plurimillénaire, il est fort probablement appelé à perdurer dès lors que prime l'action collective qui se nourrit de la confrontation de différents enjeux et points de vue. Sa centralité au sein de la formation à l'aménagement doit être recherchée, sachant que sa théorie est enseignable, grâce aux éléments aujourd'hui établis. Non pas objet simple, Le projet processus est un complexe qui se nourrit de la pluralité de ses acteurs, de la maîtrise d'Ouvrage aux riverains du projet, de la récursivité de ses phases et des interactions entre innovation, planification et opération.

Mots clés : projet, complexe, composition, structure, enseignement

ABSTRACT:

The project is central in planning. It's one of the three major modalities of action to produce an artefact of any kind, spontaneous action, programmed action, planned action. Plurimillennial, it will always be relevant as long as collective action lasts with confrontation of different stakes and points of view. Its centrality in training must be affirmed and its theory is teachable with the elements now established. It's not a simple object. The project is a complex process with a plurality of actors, from its managers to the users and borders, a recursivity of its phases and interactions between innovation, planning and operation.

Keywords: project, complex, composition, structure, teaching

Les interrogations actuelles soulevées par le projet en tant que mode ou processus de production particulier ne doit pas nous faire oublier qu'il est plurimillénaire et qu'il est fort probablement appelé à perdurer si tant est que tout ou partie de la production de l'espace, comme artefact particulier, relèvera pour longtemps encore de l'action collective qui se nourrit du débat et de la décision, de la confrontation de différents enjeux et points de vue, du rapport entre différentes économies.

LE PROJET : L'UNE DES TROIS MODALITES DE L'ACTION

Dominant en urbanisme et plus largement en aménagement, le projet est l'une des trois grandes modalités de l'action qui vise à produire un artefact quelconque, l'action spontanée, l'action programmée, l'action projetée. L'action spontanée correspond à la réalisation d'une réponse liée à une sollicitation plus ou moins exprimée. La réalisation est première. Cette réponse n'est en rien conçue antérieurement par quelques schémas à sa réalisation. Dans le domaine des arts, l'écriture automatique, une partie de la peinture gestuelle contemporaine, illustrent ce type d'action qui dans le champ de la théorie de la décision peut être rapprochée de la décision sartrienne pour laquelle la décision est antérieure à ce qui la justifie (Sfez, 1984). L'action programmée correspond à la réalisation d'une réponse par reproduction d'une déjà formulée et qui semble pertinente par rapport à la demande. La conception de la réponse n'a pas lieu d'être, le ou les schémas produisant la réponse étant accessibles et mémorisés. L'action projetée correspond à la réalisation d'une réponse liée à une sollicitation. Cette réponse fait l'objet d'une conception particulière, c'est-à-dire de la réalisation d'un modèle de ce qui devrait être. Le projet processus est alors une organisation fondée sur les interrelations entre quatre composants principaux, la programmation correspondant à la sollicitation, la conception d'une réponse, la réalisation de cette dernière, puis l'usage de l'œuvre réalisée.

LE PROJET : UN PROCESSUS DE PRODUCTION MULTIMILLENAIRE

Jean-Pierre Boutinet (Boutinet, 1990) défend que le projet, en tant que mode spécifique de production de l'espace, remonte à la Renaissance et plus particulièrement au Quattrocento, fondant cette thèse sur l'invention de la perspective, qui permet de dessiner avec précision l'objet que l'architecte, l'urbaniste, l'ingénieur souhaite réaliser ou faire réaliser, une invention qui probablement a permis de distinguer plus clairement encore le concepteur du réalisateur. Mais des travaux, comme ceux d'Yves Deforges (Deforges, 1981) portant sur l'histoire du dessin technique, de son évolution et de son rôle sur la production d'artefacts, montrent qu'en réalité, le projet en tant que mode de production est plurimillénaire.

Il ne faut donc pas imputer au seul Quattrocento l'émergence de cette notion de projet ; en urbanisme comme en architecture, des dessins, des plans, des maquettes présentant comment tout ou partie de tel édifice ou de telle ville devait être établi, existent bien avant cette époque. Ce sont notamment les dessins retrouvés à l'occasion de fouilles portant sur le patrimoine égyptien, le célèbre plan d'Hippodamos de Milet, ceux de Vitruve, etc. (Delfantes, 1997).

Yves Deforges rappelle que bien des ouvrages anciens et très anciens, comme en Chine notamment, ne pouvaient se passer « *des étapes, telles que : concevoir, définir, construire, contrôler* » et « *qu'il était d'usage en Chine (ancienne) de faire des expériences préalables avant d'entreprendre de grands travaux* ». Plus proches de nous, les dessins de Villard de Honnecourt (Villard de Honnecourt, bnf) datant de l'époque de construction des cathédrales, au moyen âge occidental, nous rappelle que la réalisation de ces ouvrages était fondée sur des savoir-faire artisanaux associés à des dessins préalablement réalisés et montrant le projet de l'architecte. De plus la notion moderne de concours architectural était à l'œuvre. « *Il va de soi que le conseil de fabrique ne pouvait se lancer sans garanties dans une entreprise aussi longue et aussi aléatoire que la construction d'une cathédrale. On convoquait d'abord plusieurs architectes pour une sorte de concours* ». L'importance de la conception avant la réalisation est ainsi attestée, mobilisant les connaissances, les moyens techniques de représentation, notamment géométriques, alors disponibles à ces époques. Aujourd'hui, le projet correspond à un complexe qui peut mobiliser une multitude d'intervenants, une multitude d'actions, l'usage de connaissances et d'outils techniques de plus en plus sophistiqués. Ce complexe peut prendre des formes organisationnelles plus ou moins originales et nouvelles et qui peuvent correspondre à de nouvelles modalités sociétales d'intervention sur l'espace.

LE PROJET : UNE THEORIE ENSEIGNABLE

En aménagement de l'espace et en urbanisme, tout comme en architecture et dans les domaines de l'ingénierie, le projet est appelé à rester ou à devenir, s'il ne l'est pas encore, l'objet central qui doit organiser la formation professionnalisante (Lussault, Thibault, 2003). Son enseignement ne peut pas se résumer au seul apprentissage de sa pratique, en atelier et en milieu professionnel. Considérant qu'il relève de la théorie de l'action, il doit inclure une part théorique fondée sur un ensemble d'éléments suffisamment établis aujourd'hui pour être transmis. Ces éléments portent sur la composition, la structure et les acteurs du projet (Thibault, 2018). Ces éléments sont communs à l'ensemble des projets processus, un espace configuré par quatre figures types.

Typologie : un espace configuré par quatre figures types

Bien identifiées en aménagement et urbanisme, les deux catégories, le projet opérationnel et le projet de planification, peuvent être complétées par deux autres, celle des projets d'innovation et de recherche et celle de ceux pré opérationnels. Le projet d'innovation et de recherche ne vise pas une réalisation particulière mais permet de concevoir une réponse nouvelle à toute une catégorie de problèmes plus ou moins nouveaux. Le projet de planification vise à établir un horizon à plus ou moins long terme pour tout ou partie des composantes d'un espace. Sa réalisation est définie par les dispositifs qui vont encadrer les projets opérationnels et qui devraient permettre d'atteindre les objectifs proposés par le projet de planification. Les projets pré opérationnels sont des interfaces entre le projet de planification et les projets opérationnels. Ils servent bien souvent à établir le programme des projets opérationnels par l'étude du champ des possibles. Enfin ces projets opérationnels conduisent à l'adaptation ou la transformation matérielle de l'espace avant son utilisation.

La composition du projet : quatre phases en interrelation de codétermination

Nous avons pu montrer que les grands composants du projet processus était quasiment un invariant quel que soit le type de projet, du projet d'innovation au projet opérationnel (Thibault, 2018). Cette composition qui correspond au modèle de la décision systémique s'organise à partir d'un réseau d'interrelations fondé sur quatre composants majeurs du projet. Celui notée P correspond à la phase de programmation/problématisation qui prend des formes particulières selon le type de projet, du projet d'innovation au projet opérationnel. Celui de conception (C) correspond à l'établissement d'un modèle de ce qui devra être réalisé. C'est une maquette qui peut être, l'une des solutions d'un problème de recherche, un horizon et une démarche pour l'atteindre, une représentation plus ou moins aboutie et complète de ce qui devra être construit. La phase de réalisation (R) correspond au passage du modèle à la réalisation de ce qu'il représente, c'est-à-dire en toute généralité, la mise en œuvre d'une solution. Enfin la phase d'utilisation (U) correspond à l'appropriation par les utilisateurs du projet résultat.

Le projet : une structure de pré-ordre

Ces quatre phases ne sont pas isolées les unes de autres. Nous pouvons les distinguer tout en considérant comme le montre la pratique professionnelle et la recherche en aménagement qu'elles sont en interrelation et relation de codétermination plus ou moins partielle. Par exemple programme et conception sont bien souvent en relation de détermination circulaire. La réalisation peut conduire à modifier la conception. L'utilisation peut modifier ou compléter le projet. La structure du projet peut être défini en tant que pré-ordre marquant l'engendrement d'une phase par celle qui la précède à partir d'un ordre canonique, P, C, R, U. Un pré-ordre possède deux propriétés, la réflexivité et la transitivité. Il peut présenter des circuits ou cycles entre ses éléments sans que pour autant cela conduise à l'égalité entre eux.

Les acteurs du projet ; quatre groupes

Le projet est un système d'action qui associe quatre types de partenaires, le maître d'ouvrage et son aide, le maître d'œuvre, les utilisateurs du projet, les riverains du projet. Ces derniers sont les acteurs qui, sans être les destinataires directs d'un projet, se sentent concernés, estimant que le projet ou l'espace du projet est situé dans leur abord et peut alors modifier la situation antérieure à la réalisation du projet et potentiellement améliorer ou détériorer cette situation. Cette catégorie est bien identifiée par tous ceux qui suivent les controverses issues de projets d'aménagement contestés

LE PROJET, UN COMPLEXE TYPOLOGIE/PHASES/ACTEURS

Une définition classique du projet qui relève du paradigme de la simplicité consiste à bien séparer les types de projet, ses phases et le rôle de ses acteurs lié à leur statut, avec un déroulé relevant de la décision liebnizienne (Sfez, 1984). Cette définition ne résisterait probablement pas à une analyse poussée de projets passés. Jusqu'à peu, les

destinataires du projet n'étaient pas considérés comme faisant partie du système d'action, organisé autour des seules maîtrises d'Ouvrage et d'œuvre, à moins que ces destinataires en constituent la maîtrise d'Ouvrage. Aujourd'hui, statuts et rôles ne sont plus figés. La distinction entre les types de projet n'est pas une séparation. Nous pouvons avancer que le projet est un processus complexe, à chaque fois une organisation qui s'organise, avec des rôles qui peuvent être changeants, une implication de plus en plus marqué de la maîtrise d'usage et un rôle parfois plus ou moins décisif de la catégorie que nous avons appelé les riverains du projet. La récursivité du processus est plutôt la règle et non pas l'exception. Organisant et organisé, le projet reste un mode d'action d'actualité, dès lors qu'il est nécessaire de prévoir et de débattre avant de réaliser ; La prise en compte de cette complexité doit être au cœur de l'enseignement du projet.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BOUTINET J.P., (1990), Anthropologie du projet. Paris, PUF, 300 p.

DEFORGE Y., (1981). Le Graphisme technique : son histoire et son enseignement, Seyssel : Champ Vallon, 255 p.

DELFANTES C., (1997), Grande histoire de la ville, de la Mésopotamie aux États Unis, Paris, Armand Colin, 461p.

LUSSAULT M., THIBAUT S. (2003), Aménagement (et géographie), « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés » sous la direction de Jacques Lévy et Michel Lussault, Paris, Édition Belin SFEZ L., (1984), La décision, Paris, PUF que sais-je, 127p.

THIBAUT S., (2018), Composition et structure du projet, « Le projet appliqué au territoire : relations, systèmes et complexité », PUFR, P 107-145 (à paraître)

VILLARD DE HENNECOURT, <http://classes.bnf.fr/villard/index.htm>

De la transmission des savoirs à la transformation d'attitudes : Réflexions à partir de deux masters en Egypte et en France

From Transmitting Knowledge to Transforming Attitudes: Reflections from the case of two master programs in Egypt and France

Prof. Dr. Florence RUDOLF
Professeur des Universités
Insa de Strasbourg, EA 7309

Dr. Marwa ABDELLATIF
IUSD, Ain Shams, Egypt

Prof. Dr. Ghada F. HASSAN
IUSD, Ain Shams, Egypt

Prof. Dr. Mohamed SALHEEN
IUSD, Ain Shams, Egypt

RÉSUMÉ : Dans un monde en prise avec des dynamiques complexes et des réalités fluides, la formation des étudiants à l'affrontement d'enjeux imbriqués gagne en importance. La mise en situation d'apprentissage par des expériences adossées à des situations de projets concrètes et réelles a trouvé un écho dans les systèmes éducatifs de l'enseignement supérieur. Globalement, les options retenues visent l'engagement/ l' enrôlement des étudiants dans des situations socialement ancrées de manière à offrir aux étudiants l'occasion de passer d'une situation d'absorption/ appropriation des connaissances à une situation de production de ces dernières. Cette communication se structure autour d'une expérience de deux masters (IUSD (The Integrated Urbanism and Sustainable Design Master Programme) dispensé par l'université Ain Shams University, en Egypte, et ASPU, Architecture Structures Urbaines et Projets, assuré par l'INSA de Strasbourg en co-habilitation avec l'ENSAS et l'Université de Strasbourg). Par-delà une réflexion critique de ces deux cursus, la communication s'emploie à comparer l'apport des approches pédagogiques, les méthodes et les outils, d'une part ainsi que des attentes des étudiants, des tuteurs et des enseignants dans l'acquisition d'attitudes professionnelles favorables à des situations de projet dans un monde complexe et mouvant. Cette communication vise à l'acquisition de leçons partagées en vue d'un urbanisme durable et de l'accord en construction d'un master intégré entre l'université d'Ain Shams and l'Insa Strasbourg, l'Ensas and l'Université de Strasbourg. Par-delà cette expérience, ce travail de réflexivité devrait contribuer au débat plus général de l'apport de la démarche de projet dans l'enseignement supérieur.

Mots-clés : savoirs expérientiels, pédagogie active, inter-culturalité, modélisation systémique de l'approche par projet.

ABSTRACT:

In a world full of dynamic complexities and fluid realities, it became important to train students to deal with such intricate challenges. Thus, experiential learning approaches, such as live projects and real world projects, have become popular in higher education. Overall, these approaches aim to engage students in real-life situations where the students move from absorbing knowledge to generating knowledge. This communication discusses the experience of two master courses: IUSD (The Integrated Urbanism and Sustainable Design Master Programme) at Ain Shams University, Egypt, and (ASPU, a Master in Architecture and Urban Studies at INSA Strasbourg. Upon a critical reflection on the two cases, this communication compares the contribution of the pedagogical approaches, methods and tools, and the role of students, tutors and other actors in response to train skills for a complex and fluid world. The communication aims to deduce mutual lessons for building capacities in sustainable urbanism in the perspective of the integrated master program between Ain Shams and Insa Strasbourg, Ensas and Université de Strasbourg in construction. After all, this reflexive experience should contribute to the wider debate on the role of projects in post graduate education.

Keywords: experiential learning, transformative pedagogy, inter-culturalism, systemic modelization of the project.

Dans un monde pris dans un régime d'accélération (Rosa, 2010) propice à des combinaisons multiples aux résultats inédits et imprévisibles (Rudolf, 1995), l'accompagnement de jeunes diplômés aux métiers d'urbanisme relève de plus en plus d'une mission impossible des encadrants et responsables des formations de master. Ces derniers se doivent ou se devraient, en effet, être en mesure d'affronter les conséquences environnementales, économiques, sociales et politiques des projets urbains sans omettre d'identifier les enjeux moraux, pratiques et technologiques des interventions et gestes des concepteurs de la fabrique urbaine.

En quelques décennies, les repères de l'enseignement supérieur ont été fondamentalement bousculés, tant par le poids accordé aux disciplines dans un contexte de pluri-, inter- et transdisciplinarité croissant que par les attentes de professionnalisation croissantes et convergentes des étudiant.e.s et des employeurs. Des exercices de mises en situation professionnelle, voire par des jeux de rôles, marginales dans les cursus estampillés depuis les années 1980, on est franchement passé à l'organisation des enseignements autour de situations de projet structurantes de l'enseignement.

Cette situation qui n'est pas sans rencontrer des problèmes du point de vue de la conception et de l'organisation des cursus de master spécialisés, comme la construction de partenariats avec des institutions, des agences susceptibles d'entrer dans une démarche de co-construction avec des institutions d'enseignement et de recherche, soulève également la question des prérequis des différents acteurs impliqués dans une telle aventure. Ce défi n'est pas circonscrit aux savoirs formels, mais aux compétences sociales et techniques des étudiant.e.s, il s'applique également aux enseignant.e.s, chercheurs et encadrant.e.s sans oublier les partenaires institutionnels et privés.

En élargissant le pari aux acteurs et aux configurations sociales, le projet discuté dans le cadre de cette communication et de la coopération qui s'annonce entre Ains Shams et Insa Strasbourg, vise une expérience ambitieuse. Par la mobilisation de l'ensemble des acteurs ainsi que des configurations par lesquelles ils s'assemblent, le projet ambitionne une transformation sociale en profondeur qui affecte tant des attitudes que des partitions sociales.

Partant de ce constat (rupture /inflexion) des exigences professionnelles des instituts de formation et de recherche, les deux organisations impliquées dans la construction d'un master international intégré, ont travaillé dans un premier temps à une comparaison de leurs démarches pédagogiques, lesquelles traduisent des postures épistémiques et politiques, par des immersions ponctuelles et des encadrements de mémoires de master.

Elles sont parvenues au constat qu'elles pouvaient travailler ensemble et progresser de concert en réponse aux exigences qu'elles ont reconnues et qu'elles partagent. Cette conviction tient à l'identification de leurs différences et de leur convergence, principalement par le diagnostic qu'elles établissent des nouveaux impératifs en termes de formation.

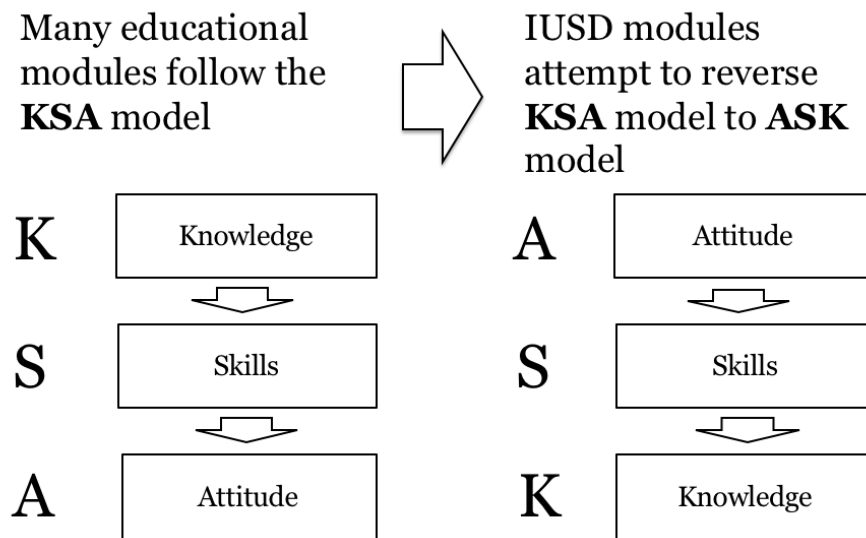


Figure n°1 : IUSD Education model

De leurs différences, elles attendent des enseignements croisés, facteurs de progrès.

À ce stade de leur connaissance réciproque, une nouvelle épreuve se dessine, celle de la formalisation de ce qu'elles réalisent de facto, année après année, parfois de manière plus aboutie que d'autres. Ces dynamiques structurantes, circonscrites dans le temps, soit sur une durée de deux à quatre semestres selon le programme¹, s'effectuent en coopération avec les étudiant.e.s et les partenaires qui leur font confiance, que ce soit en proposant des études ou des terrains de stage.

Par-delà leurs différences, les deux programmes misent sur la dimension heuristique de la démarche projet dans un accompagnement des étudiant.e.s qui s'apparente au moins autant à une formation en termes d'acquisition de connaissances que d'une formation en termes d'affirmation de soi par l'acquisition d'un sens des responsabilités, notamment. C'est à cet égard que le parti pris de ces programmes relève de la métamorphose. Cette dernière constitue l'argument principal du rapprochement de IUSD et ASPU : la métamorphose étant davantage desservie par l'association des deux programmes. La mobilité des étudiant.e.s pour des séjours d'un semestre minimum constitue l'allié principal du caractère initiatique de l'expérience. À l'instar de la formation des anthropologues qui s'accomplit par l'expérience de terrain, la collaboration entre Ain Shams et Insa de Strasbourg vise cette maïeutique.

La valeur ajoutée de cette association profite également aux enseignants-chercheurs qui trouvent dans les occasions d'encadrement et d'enseignements, encore trop rares et écourtées, des prises pour un décentrement positif. À commencer par la relativisation des référentiels mobilisés. Que ces derniers relèvent des sources bibliographiques, des méthodes utilisées, des thématiques privilégiées et de la conduite de projet, les occasions de distance ne manquent pas.

¹ Ain Shams propose un programme de quatre semestres qui prévoit une mobilité internationale ; INSA de Strasbourg propose un master 2 qui intègre une mobilité de fait puisque 90% des étudiant.e.s recruté.e.s ne proviennent pas de l'établissement. Données à moduler par la part des étudiant.e.s ayant effectué un master 1 sur le site strasbourgeois

Si l'expérience de la distance, érigée en méthode en sciences sociales, constitue un moment initiatique, incontournable, elle ne se suffit pas en tant que telle dans le contexte d'une formation en urbanisme, orientée projet. Elle se doit d'être travaillée, articulée à des situations, dont la situation de projet est indéniablement la forme la plus aboutie dans de tels programmes.

C'est l'objet du programme intégré IUSD/ASPU que d'offrir de telles opportunités tant aux étudiants qu'aux formateurs à travers des situations de projet qui à défaut d'être au rendez-vous peuvent être relayés par des voyages d'études. Ces voyages, à l'instar du terrain effectué à Alexandrie en 2013, offrent l'opportunité de croiser des démarches de diagnostic, des méthodes de construction des données, des cultures de conception, de construction et de design. Leur inscription dans le « quotidien » des institutions, ce que nous avons qualifié de dynamiques structurantes, demeure malheureusement trop rare en raison de leur financement. Bien que ce soit un des principaux défis de l'institutionnalisation d'un programme international intégré comme celui auquel nous aspirons, nous ne nous attarderons pas sur cet aspect pour nous concentrer sur la formalisation de ce que nous faisons. Nous privilégions, en d'autres mots, l'effort de déconstruction d'une pratique sur l'exposé des difficultés propres à l'inscription de cette pratique dans une certaine régularité.

Le projet partage avec d'autres approches, en sciences sociales, notamment, une certaine ambition heuristique. Il a innové par l'éloge et la mise en œuvre de forme itérative, dialogique, capable d'apprendre du contexte en réaction aux démarches « top, down », propres à la culture de la planification. À cet égard, il rappelle le débat entre approche déductive et inductive en sciences sociales, dans la construction du savoir et de données. Par retours d'expérience en sciences sociales, il s'avère que les deux approches sont complémentaires, voire dépendantes l'une de l'autre. Il est quasi impossible, en d'autres mots, de pratiquer de l'induction sans déduction... sauf à s'inscrire dans une démarche de projet. Le projet se présente comme un programme qui permet d'opérer à la fois sur un horizon informel, type environnement au sens systémique du terme, et sur des connaissances déjà structurées ou systèmes. Dans le langage systémique, le projet dessine une intention / une préoccupation qui met à l'épreuve différents systèmes (soit des connaissances structurées, des cultures institutionnelles, etc.). L'intention constitue le contexte de ces différents systèmes, soit le contexte d'irritation à partir duquel les systèmes tentent de traduire dans leur propre langage, logique, etc. les sollicitations du projet. Ces dernières fonctionnant comme des bruits (ou comme des défis et des enjeux) dans l'environnement du système (sauf que dans le cas d'un projet, il ne s'agit pas d'un système et de son environnement, mais de nombreux systèmes associés à des univers de connaissances, des organisations, des institutions distincts). Ce registre systémique (Rudolf, 1994 ; Rudolf, 2004 ; Madrigal Calderon, 2018) peut servir à la modélisation que nous cherchons à partager pour communiquer ce que nos pratiques mettent à l'épreuve et comment.

Par souci de communication, on peut reformuler plus simplement le propos en disant qu'en situation de projet, chacun mobilise ces savoirs et compétences au profit d'un « tiers » - le projet - qui fédère des entités et des acteurs distincts, étrangers, voire hostiles les uns aux autres. Il s'agit donc d'un pari très particulier puisqu'il s'agit de s'entendre autour d'un tiers et de se mettre au service de ce dernier. C'est un pari socialement délicat dans un contexte de compétition et d'individualisation intense. En raison de ces enjeux, l'aménagement des conditions favorables à une situation de projet est extrêmement risqué et suspendu à des échecs et des insatisfactions, dont celle de la mobilisation de nouveaux partenaires et des financements à assurer, chaque année, comme évoqué ci-dessus. C'est une dimension qu'il convient de reconnaître et d'accepter avec humilité dans les situations d'enseignement et de transmission. La présentation de ces enjeux est un prérequis en situation de transmission, de training professionnel, car le projet n'épargne personne, pas plus les enseignants-chercheurs et les professionnels que les étudiants.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Madrigal Calderon J. (2018), *L'intervention sociale systémique : un modèle à partir de la théorie des systèmes sociaux*, Thèse de doctorat, soutenue à l'Université de Strasbourg le 11 mai 2018

Robertson, J, Bond, C (2005) The research/teaching relation: a view from the 'edge'. *Higher Education* 50(3): 509–535.

Rosa H., (2010), *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte.

Rudolf F, Kosman J. (2004), Le développement durable entre programme d'action et applications, *Ecologie & Politique*, N° 29, 37-51.

Rudolf F. (1995), « Le risque comme métaphore de la modernité avancée », *Sociétés*, Dunod, N°48, 163-176.

Rudolf F. (1994), « Niklas Luhmann, une théorie de la vie adaptée à la sociologie », *Sociétés*, Dunod, N° 43, 29-41.

Wink, J. (2004) *Critical Pedagogy: Notes form the REAL WORLD*. 3rd ed. Boston, MA: Allyn & Bacon.

Enseigner le projet par l'étude de cas : une valeur ajoutée à la formation des urbanistes ?

Teaching the project through case study: an added value to the training of urban planners?

Brigitte BERTONCELLO
Professeur – Aix-Marseille Université
LIEU EA889
brigitte.bertoncello@univ-amu.fr

Benoit ROMEYER
Maître de conférences – Aix-Marseille Université
LIEU EA889
benoit.romeyer@univ-amu.fr

RESUME :

Dans les formations en urbanisme et aménagement labellisées par l'APERAU, l'atelier dit « professionnel » est l'élément pédagogique clé d'un apprentissage du projet « par la pratique ». Dans cette communication, nous proposons d'interroger une forme complémentaire de pédagogie du projet, l'étude de cas. Si l'atelier participe d'un apprentissage du projet par « composition », l'exercice d'études de cas procéderait lui plutôt par « décomposition » de tout ce qu'il a fallu mettre ensemble pour en arriver à la situation observée au temps présent. Sur la base d'une expérience de conduite d'un module d'enseignement dispensé au sein d'un Master 2 Urbanisme et Aménagement, il s'agit dans un premier temps de revenir sur les fondements et spécificités propres à l'étude de cas, puis, dans un deuxième temps d'avancer une série d'apports pédagogiques dont l'étude de cas est parue porteuse, et enfin dans un troisième temps de mettre en miroir ces apports pédagogiques avec ceux plus heuristiques issus de son application aux espaces extérieurs d'ensembles résidentiels labellisés « Patrimoine du XXème siècle » à Aix-en-Provence et Marseille.

Mots clés : étude de cas – projet – urbanisme – espaces publics – interdisciplinarité

ABSTRACT:

In the university training in urban planning approved by the APERAU, the so-called "professional" workshop is the key educational element of a "by practice" project learning. In this communication, the authors propose to explore a complementary form of pedagogy of the project, the case study. If the workshop participates in a project learning by "composition", the case study exercise would rather "decompose" everything that had to be put together in order to arrive at the situation observed at the present time. Based on the experience of conducting a teaching module within a Master 2 in the urban planning field, the aim is first of all to review the foundations and specificities of the case study, Then, secondly, to advance a series of pedagogical contributions, the case study of which appeared to be the bearer, and finally in a third time to mirror these pedagogical contributions with those more heuristic resulting from its application to the exterior spaces of residential complexes labeled "Patrimony of the 20th century" in Aix-en-Provence and Marseille.

Keywords: case study - project - urban planning - public spaces – interdisciplinarity

Considéré par certains comme un champ ne pouvant « prétendre ni au statut de science, ni à celui de technique, ni à celui d'art » (Merlin, 2016 : p. 53) ou comme une discipline, même « pluridisciplinaire » voire « indisciplinée » (Pinson, 2004) par d'autres, l'urbanisme fait ainsi l'objet de nombreuses discussions, non tranchées, dans la littérature scientifique tant francophone qu'internationale quant à son statut et ses fondements intellectuels. Par-delà ces controverses autour de sa nature profonde, le fait que l'urbanisme ait fondamentalement trait à l'action sur la ville et les territoires paraît toutefois acquis.

Plus précisément défini par Nadia Arab comme une « pratique intentionnelle de transformation de l'espace et de ses usages » (Arab, 2014 : p. 90), l'urbanisme peut aussi à ce titre être qualifié d'« activité de conception » (Fischler, 2015), une dimension traduite par les appellations de « discipline de l'action » ou « du projet » qui lui sont fréquemment associées. En écho aux travaux de François Ascher pour qui le fait « d'élaborer et gérer des projets dans un contexte incertain » (Ascher, 2004 : p. 97) constitue une condition première de l'urbanisme contemporain, Nadia Arab ajoute que « les projets d'urbanisme, que l'on peut aussi appeler projets d'aménagement urbain, en sont l'un des instruments privilégiés » (Arab, 2014 : p. 90).

Si la question de son identité disciplinaire demeure l'objet de débats dans la sphère scientifique, l'urbanisme n'en demeure pas moins une discipline universitaire à part entière d'un point de vue académique, marquée en France par son autonomisation en 1992 au sein d'une section dédiée au Conseil National des Universités, et auxquelles s'adossent depuis le début du XX^{ème} siècle des formations spécifiques. Les modalités relatives à son apprentissage apparaissent de fait, par contraste, relativement plus consensuelles. En effet, et *a fortiori* dans ce contexte francophone qui nous intéressera plus particulièrement ici, le contenu des formations en urbanisme et aménagement s'avère en grande partie cadré par l'Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme (APERAU). Créée en 1984 pour visibiliser les instituts d'urbanisme en même temps que pour s'assurer de la qualité de leur contenu, l'APERAU prend aujourd'hui la forme d'un réseau universitaire dont l'un des enjeux a été de définir, par le biais d'une charte, un socle commun à l'ensemble des formations accréditées, et dès lors tenues de l'appliquer. Celle-ci précise en particulier les trois « piliers » des formations en urbanisme et aménagement que sont le mémoire, le stage, et l'atelier « professionnel », souvent décliné en atelier « de projet » suivant les instituts, et fonctionnant lui-même de préférence « sur commande » d'un organisme public ou privé.

A ce titre, l'atelier constitue généralement un élément pédagogique clé de formation au projet au sein des instituts d'urbanisme accrédités par l'APERAU. Toutefois, et si cette forme d'initiation « par la pratique », dès lors dominante, nous semble nécessaire, elle n'est pas pour autant exclusive. L'apprentissage s'effectue aussi généralement par le biais d'enseignements universitaires dédiés aux théories de l'urbanisme et du projet.

Dans ce cadre, l'axe problématique exploré par cette communication porte sur la possibilité d'une forme intermédiaire de pédagogie du projet ; une troisième voie ne relevant ni tout à fait de l'atelier, ni tout à fait des enseignements théoriques à proprement parler : l'étude de cas. Il s'agit ainsi de nous intéresser à cet autre format pédagogique possible, dont nous postulons qu'il constitue à ce titre un exercice d'apprentissage du projet à part entière, complémentaire des deux précédents du fait qu'il prend pour parti d'éclairer et d'interroger la pratique projectuelle par la théorie.

Nous nous basons pour cela sur notre propre expérience de conduite d'un module d'enseignement d'étude de cas de projet, dispensé au sein du Master 2 mention « Urbanisme et aménagement » de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional de l'Université d'Aix-Marseille, que nous aborderons en trois temps successifs. Nous reviendrons dans un premier temps sur les fondements et spécificités propres à l'étude de cas, ainsi que sur les objectifs pédagogiques et l'organisation que nous lui avons plus particulièrement associés. Puis, dans un deuxième temps, nous avancerons une série d'apports pédagogiques dont l'étude de cas nous a paru porteuse en tant qu'exercice de formation au projet en urbanisme et aménagement. Dans un troisième et dernier temps nous nous proposerons de les mettre en miroir avec ceux plus heuristiques issus de son application à un objet d'études précis : les espaces extérieurs d'ensembles résidentiels labellisés « Patrimoine du XX^{ème} siècle » localisés à Aix-en-Provence et Marseille, que nous illustrerons par des travaux d'étudiants produits au cours de deux années universitaires successives.

Pris dans leur ensemble, ces travaux nous semblent témoigner d'une évolution fortement différenciée entre le bâti et les espaces extérieurs au sein de ces opérations alors que ces éléments s'avèrent pourtant avoir été pensés de concert par leurs concepteurs et participent d'une même composition. Il est ainsi possible de faire le constat transversal d'une forme de dégradation des espaces extérieurs des ensembles étudiés au cours du temps que ce soit par manque d'entretien ou par une forme de fonctionnalisation progressive de ceux-ci, en particulier vis-à-vis de l'enjeu du stationnement automobile.

Dans une perspective de formation au projet d'urbanisme, la somme des cas étudiés témoigne de la nécessité d'anticiper les évolutions de la demande sociale dans la conception d'espaces extérieurs dont la capacité à se renouveler demeure cruciale pour l'accompagnement d'usages et pratiques émergents. Au-delà de ces apports d'ordres à la fois pédagogiques et heuristiques, la mise en œuvre de l'exercice proposé a toutefois pu présenter, du point de vue des enseignants ayant accompagné ces réalisations, quelques difficultés. En effet, les différents travaux réalisés ont pu témoigner d'une capacité différenciée suivant les groupes à opérer le passage de la description d'un cas à son analyse critique proprement dite. A noter que de telles difficultés à interroger un terrain au prisme d'un axe problématique tendent également à ressortir des exercices relevant du registre du diagnostic territorial.

La communication proposée met plus particulièrement en lumière trois « ingrédients » constitutifs de la culture et du bagage de l'urbaniste, au prisme des apports de l'étude de cas proposé : une lecture d'opérations par les « espaces extérieurs » appelant une réflexion à l'échelle urbaine, la maîtrise des savoirs et savoir-faire urbanistiques par l'articulation entre théories et pratiques, une appréhension rétrospective des acteurs et des dispositifs au prisme de leurs influences sur la conception, la composition et les évolutions du projet.

De par la diversité et la richesse de ces différents « ingrédients » du bagage de l'urbaniste (outils, vocabulaire, jeux d'échelle, appréhension des contextes...) qu'elle permet de mobiliser, l'étude de cas constitue bien, en complément de l'atelier, un exercice d'apprentissage du projet à part entière aux multiples vertus heuristiques et pédagogiques.

En effet, et si « faire cas, c'est prendre en compte une situation, en reconstruire les circonstances – les contextes – et les réinsérer ainsi dans une histoire, celle qui est appelée à rendre raison de l'agencement particulier qui d'une singularité fait un cas » (Passeron, Revel, 2005 : p. 22), l'étude de cas a bien à voir avec l'interrogation de singularités, qu'elle participe aussi dans un même temps à faire émerger. Un tel enseignement nous semble au moins utile, si ce n'est pour partie transposable à la conduite de démarches de projet dont la vocation même réside justement dans « [...] la détermination d'une solution singulière, excluant le mimétisme intempestif, la logique répétitive, la structure bureaucratique qui génèrent un même type de solution pour tout un ensemble de situations problèmes. La singularité de la solution exprime justement la part d'inédit dont se trouve porteur le projet » (Boutinet, 2014 : 83-84). En complément de la compréhension globale du contexte, la connaissance des interventions antérieurement développées sur un territoire donné aide à la définition de ce à quoi le projet va s'arrimer (ou pas). Plus tard dans la conception, l'étude de cas peut aussi s'exploiter comme une référence, une source d'inspiration à (re)mobiliser.

Et même lorsque cette étude de cas ne porte pas, comme ici, sur un objet spécifique au champ considéré (un ensemble résidentiel reconnu pour sa qualité architecturale), elle n'en permet pas moins de travailler le rapport aux autres disciplines du projet. En participant ainsi à ce que nous pourrions qualifier d'« acculturation raisonnée », par opposition à certaines velléités de développement d'une forme de « méta-culture », transdisciplinaire, du projet, l'étude de cas permet d'ouvrir les apprentis-urbanistes à d'autres formes de projets, tout en favorisant la prise de conscience de leur spécificité disciplinaire et, par-là, conforter leur identité professionnelle.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab N., 2014, *L'urbanisme en action. Pratiques et innovations*, Habilitation à diriger des recherches en aménagement et urbanisme, Paris : Université Paris-Est.

Ascher F., 2004, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube. Boutinet J.-P., 2014 (1993), *Psychologie des conduites à projet*, Paris : Presses Universitaires de France.

Fischler R., 2015, Cinquante thèses sur l'urbanisme et les urbanistes. *Revue Internationale d'Urbanisme*, n°1, n.p.

Merlin P., 2016 (1991), *L'urbanisme*, Paris : Presses Universitaires de France. Passeron J.-C., Revel J (dir.), 2005, *Penser par cas*, Paris : Editions de l'EHESS.

Pinson D., 2004, Urban planning: an "undisciplined" discipline?, *Futures*, Vol. 36, n°4, pp. 503-513.

L'importance des références opérationnelles en situation de conception : quelques leçons pour l'enseignement du projet urbain

*The importance of precedents in the design processes:
learning from practice to inform the planning education curriculum*

Rachel MULLON

Doctorante

Lab'Urba, Université Paris Est Marne La Vallée

mullonrachel@gmail.com

RESUME :

Lorsqu'ils travaillent sur un projet urbain, les acteurs ont tendance à regarder, citer, utiliser, étudier, voire parfois visiter, d'autres projets urbains pour prendre des décisions. Cette communication montre que cette pratique est fondamentale pour le projet urbain à travers l'observation de quatre situations de conception au cours desquelles les acteurs élaborent des plans directeurs. La méthode d'observation employée permet de révéler que les projets urbains et connaissances qui en découlent forment une matière structurante des situations de conception, et que c'est essentiellement par les situations de conception que les acteurs créent leur répertoire de références opérationnelles. C'est au travers de cette matière empirique qu'est discutée une position en faveur de la formation au projet urbain faite de mises en situation.

Mots-clés : références, projets urbains, plans directeurs, sciences de conception, observation

ABSTRACT:

When working on urban development projects, actors tend to look, cite, use, study, and even, visit, other urban development projects to make design decisions. By comparing four design situations where actors are asked to design a master plan, this paper shines a light on the way actors use knowledges from other development projects to make design decisions. The empirical data gathered through observation methods reveals that precedents are structuring for the design process of urban development projects, and that it is mainly through design situations that actors develop their knowledge of precedent urban development project. These results are discussed in regards to planning education and reveal the importance of emphasizing the pedagogy of training by doing in the planning curriculum.

Keywords: precedents, urban development project, masterplan, design sciences, observation.

Cette communication se focalise sur les savoirs en pratiques des acteurs opérationnels et propose d'en intégrer les éléments dans l'enseignement du projet urbain. En partant de l'observation de situations de conception, elle illustre comment les projets urbains deviennent à leur tour des connaissances utilisées pour la prise de décision en urbanisme.

L'urbanisme est ici défini comme l'ensemble des réflexions visant la transformation des usages d'un espace (Lacaze 2010), et le projet urbain comme un instrument structurant de l'urbanisme au cours duquel sont élaborés les choix de transformation et d'organisation de l'espace, leurs objectifs ainsi que les moyens possibles pour les mettre en place (Arab 2018). Lorsqu'ils sont en situation de conception, les acteurs s'appuient sur un ensemble de savoirs et savoir-faire (Schön 1983) parmi lesquels figurent des références, et parmi les références figurent les références opérationnelles, celles qui portent sur des projets urbains. En effet, les acteurs s'appuient régulièrement sur des projets urbains pour prendre des décisions. Ils citent, montrent, décrivent, évoquent, étudient et parfois même organisent des visites pour aller voir d'autres projets urbains.

Bien que quotidiens, ces processus d'utilisation de connaissances sont rarement étudiés par le milieu de la recherche. Les travaux ayant une approche similaire portent sur l'expérience des autres (Arab 2007), les modèles urbains (Bailly 2009), les bonnes pratiques (Devisme, Dumont, et Roy 2007) ou encore, les exemples (Hack et Canto 1984). Dans la continuité de ces travaux, la communication donne des premières pistes sur la façon dont les acteurs extraient des connaissances des projets urbains pour prendre des décisions.

L'originalité de la communication réside dans la méthode, qui propose d'analyser l'ensemble des références mobilisées par des acteurs opérationnels dans le cadre de situations de conception observées, et de se focaliser sur les projets urbains cités. Après une brève revue de littérature sur l'analogie dans les sciences de conception, ainsi que la présentation de la méthode, la communication s'attardera sur trois résultats principaux. D'abord, les références s'avèrent structurantes en situation de conception aussi bien pour la communication des acteurs opérationnels, que pour la substance des plans. Ensuite, au sein des références, les références opérationnelles représentent un type dominant de références. Enfin, c'est par l'expérience que les acteurs se créent leur répertoire de références opérationnelles. En guise de conclusion, ces résultats sont mis en discussion avec des questions sur la façon d'enseigner le projet urbain.

UNE RECHERCHE PROCHE DES SCIENCES DE CONCEPTION

Dans le champ des sciences de conception, de nombreux auteurs se sont intéressés à l'usage de stimuli pour la conception. Un ensemble de travaux étudie les rôles et usages de savoirs préexistants dans des situations de conception, que cela s'appelle usage des précédents, recyclage de savoirs, études de cas ou encore analogie (Blanchette et Dunbar 2000; Lawson 2004). Ces travaux ont pour point commun de regarder la façon dont des concepteurs, utilisent des savoirs, éléments, ou idées, provenant d'autres objets

pour concevoir l'objet ou le service qu'ils sont en train de réaliser. Ces objets externes peuvent prendre plusieurs formes, et avoir diverses utilités comme transférer certains traits de la source évoquée sur l'objet à concevoir, redéfinir le problème par la représentation mentale, ajouter de nouvelles contraintes pour l'objet à concevoir en lien avec celles des objets évoquées (Bonnardel 2006). Les projets urbains peuvent donc être placés dans la catégorie de précédents ou encore leur utilisation s'apparenter à un raisonnement par analogie.

Peu de travaux dans les sciences de conception traitent d'urbanisme, et ils sont encore moins nombreux à étudier l'usage de précédents en urbanisme. Dans cette communication, il s'agit de se focaliser donc, dans le cadre de projets urbains, sur la façon dont les acteurs en train d'élaborer un projet urbain, utilisent d'autres projets urbains pour prendre des décisions. Particulièrement, il s'agit de répondre à la question suivante : comment utilisent-ils d'autres projets urbains comme point d'appui pour développer leurs idées de transformation de l'espace ?

UNE METHODE POUR ETUDIER LES SAVOIRS EN SITUATION DE CONCEPTION

Pour répondre à cette question, cette communication s'appuie sur quatre situations de conception courtes (entre une journée et un mois) qui ont fait l'objet de séquences d'observation. La méthode ressemble à ce qui est nommé dans le champ des sciences de conception l'étude *in vivo*. Il s'agit d'observer, enregistrer et retranscrire des situations de conception qui ont eu lieu sur de courtes périodes.

Les situations de conception observées ont consisté en l'élaboration de plans directeurs, plus particulièrement, les acteurs ont été observés jusqu'à la réalisation de la première ébauche. Southworth (1989) a souligné l'intérêt d'étudier les plans d'urbanisme ; en ce qu'ils enregistrent les valeurs, intentions et méthodes des designers à un instant *t*. Par ailleurs, l'entrée par les plans directeurs est intéressante pour comprendre comment se croisent des domaines différents puisqu'un plan directeur résume (ou rapproche) des choix opérés sur des domaines d'action différents qui doivent être synthétisés, mixés, pour ne faire plus qu'un élément. Au moment de la retranscription des situations observées, la méthode d'analyse a consisté à relever de façon systématique l'ensemble des références utilisées, c'est-à-dire, l'ensemble des éléments cités par les acteurs en situation. Parmi celles-ci, les projets urbains ont fait l'objet d'une attention particulière. Les plans étudiés ont été choisis pour leurs différences de temporalités, procédures, contextes, et objectifs afin de révéler, dans une approche inductive, les similitudes au sein de ces différences.

Les résultats de cette méthode permettent de décrire précisément comment les acteurs s'appuient sur des connaissances d'autres projets pour illustrer leur propos, avancer des idées nouvelles, s'inspirer, et convaincre ; les projets urbains participant de ce fait de la substance et de la communication des projets urbains. Trois résultats de cette recherche sont ici présentés.

RESULTAT 1 – L'OMNIPRESENCE ET LA REELLE UTILITE DES REFERENCES

Le premier résultat sera présenté succinctement, mais il est essentiel pour le propos. Il révèle la place structurante des références pour la conception en urbanisme. Avec près de 200 références recensées, en effet, les références ont un rôle tant pour la communication entre les acteurs du projet que pour la substance des plans élaborés.

RESULTAT 2 - UN CORPUS DE REFERENCES CONSTITUE EN GRANDE PARTIE DE PROJETS URBAINS

Le deuxième résultat positionne les projets urbains recensés parmi un ensemble plus large de références. En effet, au sein des quatre situations observées, on s'aperçoit qu'une part importante des références citées sont liées à des projets urbains. Malgré la diversité des situations, les acteurs ont donc une certaine tendance à citer des projets urbains dans les processus de conception. Les projets urbains recensés sont de natures et d'origines géographiques diverses ; certains étant achevés et d'autres à peine commencés ; certains utilisés pour leur processus ou pour l'espace qu'ils créent ; et enfin, certains provenant de la ville du plan en cours d'élaboration et d'autres d'un continent lointain.

RESULTAT 3 – DES REPERTOIRES DE REFERENCES CONSTRUITS PAR L'EXPERIENCE

Le troisième et dernier résultat porte sur la façon dont les acteurs opérationnels vont chercher des références et dont ils constituent leur répertoire de références opérationnelles. En effet, la plupart des références citées émanent de l'expérience préalable des acteurs plutôt que d'une recherche ou encore d'une lecture ou d'un benchmark. Chaque situation de conception se révèle être le lieu de l'apprentissage de nouvelles références de projets urbains, avec un ensemble de connaissances faisant partie d'un bagage stable de références ; et d'autres nouvelles, qui vont être intégrées dans le répertoire de références des acteurs opérationnels. C'est donc par et pendant le projet, que les acteurs opérationnels se constituent des répertoires de références de projets urbains.

DISCUSSION

La dernière partie de la communication propose une discussion sur ces résultats en lien avec des questions sur la façon d'enseigner le projet urbain. En effet, les résultats de l'enquête permettent d'éclairer des éléments importants sur ce qui peut être utile aux étudiants en urbanisme.

D'abord, puisque les acteurs opérationnels mobilisent beaucoup de références en situation de conception ; il est important d'en informer les étudiants, et de les former à la recherche, l'analyse et l'utilisation des références.

Puisqu'en situation, la matière première des acteurs sont d'autres exemples vus ailleurs, puisque c'est sur cette base empirique que se font une partie des décisions du projet ; il est indispensable de donner aux futurs acteurs de nos villes, la matière pour évaluer, juger, comprendre les projets auxquels ils auront affaire.

Ensuite, puisque c'est par l'expérience que les acteurs se constituent leurs répertoires de références, il est nécessaire que très rapidement dans leur cursus, les étudiants soient mis en situation de conception ; afin qu'ils se sentent engagés par la pratique et qu'ils soient encadrés par des enseignants et opérationnels dans la façon dont ils s'appuient sur des références. Les ateliers d'étudiants – sont en ce sens – l'espace le plus opportun pour former les étudiants à l'usage des références opérationnelles ; en sachant que leur expérience dans l'atelier constitue ensuite une première matière qu'ils pourront réutiliser dans la pratique.

Pour conclure, au-delà de révéler une approche méthodologique nouvelle, qui s'appuie en partie sur une littérature peu utilisée en urbanisme que sont les sciences de conception, cette communication s'appuie sur une matière empirique importante pour apporter des éléments de discussion sur la façon d'enseigner le projet urbain.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab, Nadia. 2007. « À quoi sert l'expérience des autres ? « Bonnes pratiques » et innovation dans l'aménagement urbain ». *Espaces et sociétés*, n° 131.

Bailly, Emeline. 2009. « Espaces imaginés, espaces habités. Au-delà de la mondialisation : Téhéran, Rabat, New York, Paris ». Paris Est. <http://www.theses.fr/2009PEST3012>.

Blanchette, Isabelle, et Kevin Dunbar. 2000. « How Analogies Are Generated: The Roles of Structural and Superficial Similarity ». *Memory & Cognition* 28 (1):108- 24. <https://doi.org/10.3758/BF03211580>.

Devisme, Laurent, Marc Dumont, et Élise Roy. 2007. « Le jeu des « bonnes pratiques » dans les opérations urbaines, entre normes et fabrique locale ». *Espaces et sociétés* 131 (4):15.

Hack, Gary, et Mitsy Canto. 1984. « Collaboration and context in urban design ». *Design Studies* 5 (3):178- 84. [https://doi.org/10.1016/0142-694X\(84\)90011-5](https://doi.org/10.1016/0142-694X(84)90011-5).

Lacaze, Jean-Paul. 2010. *Les méthodes de l'urbanisme*. Presses Universitaires de France - PUF.

Lawson, Bryan. 2004. « Schemata, gambits and precedent: some factors in design expertise ». *Design Studies, Expertise in Design*, 25 (5):443- 57. <https://doi.org/10.1016/j.destud.2004.05.001>.

Schön, Donald. 1983. *The Reflexive Practitioner, How Professionals Think in Action*. New York: Basic Books.

Southworth, Michael. 1989. « Theory and practice of contemporary urban design: a review of urban design plans in the United States ». *Town Planning Review* 60 (4):369. <https://doi.org/10.3828/tpr.60.4.x25357426v2h0431>.

L'atelier d'urbanisme dans la formation doctorale à l'université de Constantine. D'un projet pratique à la maturation d'une pédagogie de recherche

*The workshop of urban planning in the doctoral program at Constantine's university.
Of a practical project in the maturation of a pedagogy of research*

Samia BENABBAS KAGHOUCHE

Professeure

Directrice de recherche, Chef d'équipe de recherche

Laboratoire « De l'architecture à l'urbanisme, technique, espace et société » (LAUES)

Université des frères Mentouri Constantine, Algérie

RESUME :

La formation doctorale en urbanisme, à l'image de toutes les spécialités prodiguées à l'université algérienne, passe obligatoirement par une année de formation et d'initiation à la recherche. Dans ce cadre, l'enseignement du projet d'urbanisme, en tant que point de convergence des différents apprentissages, s'effectue sous forme d'un atelier transversal, pour prendre en charge le phénomène d'urbanisation et ses caractéristiques dans la ville algérienne. L'instabilité économique, qui oscille entre une euphorie conjoncturelle et une crise structurelle, a fait qu'un certain nombre de projets structurants ont vu le jour en un temps record, sous forme d'une série de chantiers pour intervenir sur l'existant ou concrétiser de nouvelles réalisations, alors que d'autres, ont connu des arrêts. Dans cette multitudes et pluralités d'actions, une série d'interventions sous forme de séminaires conjugués à un travail d'exploration de terrains, seront présentés aux doctorants par l'équipe pédagogique, des maîtres d'œuvres, des maîtres d'ouvrages, et débattus avec différents acteurs de la ville en vue de mieux comprendre les aspects techniques et de cerner les enjeux de tels projets. L'enseignement de l'atelier est structuré en trois temporalités : (1) L'apprentissage des outils d'analyse urbaine à travers des études de cas (2) L'élaboration d'un projet urbanistique (3) Un stage pratique court et cible de synthèse

Mots-clés : projet d'urbanisme, acteurs, méthodologie, apprentissage, recherche, évaluation

INTRODUCTION : LE POURQUOI DE LA FORMATION DOCTORALE EN URBANISME SUR « FAITS URBAINS ET DYNAMIQUES DES VILLES » EN ALGERIE

La connaissance des faits urbains réside dans leur caractère collectif, et le développement urbain présente une continuité dans le temps ; autrement dit, il y a dans la ville un avant et un après à partir de quoi peut s'élaborer une analyse des éléments permanents.

Le point de départ est comment initier le jeune doctorant ou futur praticien dans le domaine de la recherche, que nous voulons former, à pouvoir identifier un indice, ou un élément signe qui détermine la focalisation de son intérêt. Il peut s'agir du repérage d'un fait nouveau sur son terrain d'observation, d'un changement par rapport à ce qui est connu jusque-là sur la ville observée : l'émergence d'une préoccupation environnementale, la déclaration d'un problème, la mise en place d'une politique d'aménagement inusitée, un changement de gestion dans un secteur donné, l'évolution d'une situation physique, l'apparition de nouvelles pratiques dans l'existant, ou encore des projections perspectives.

Cela peut aussi être le repérage d'un changement similaire à une échelle beaucoup plus globale qui modifie alors le champ même de réflexion où gravite l'enseigné, et amène celui-ci à modifier et rénover ses modes d'approche. C'est à partir de ce double mouvement évolutif de la réalité observée sur le terrain et des champs scientifiques d'appartenance que la dynamique de définition de nouveaux objets scientifiques propres à cette présente formation doctorale, qu'il sera préparé dans le champ d'urbanisme.

En effet, ce dernier constitue l'un des grands phénomènes du monde. Répondant tout d'abord à un besoin de protection et de prévision à l'encontre des éléments naturels, il est devenu peu à peu une science, une technique, un art. Aujourd'hui, les urbanistes sont mieux qu'hier assez habilités à prendre en considération toute l'étendue des besoins, prenant de plus en plus compte des préoccupations qualitatives. Ainsi progressivement, la réédition systématique des modèles hérités de la tradition et améliorés, au fil des siècles, a-t-elle fait place à une politique volontaire d'aménagement de l'espace urbain, prenant en compte l'ensemble des données et des problèmes : On peut à présent réfléchir aux implications humaines, économiques, culturelles et naturellement sociales qu'entraîne chaque modèle d'organisation urbaine.

De ce fait, et à la lumière des grands bouleversements sociaux que vit notre pays, la dimension humaine de l'aménagement et de l'urbanisme apparaît avec force. La décision urbaine devient de plus en plus un enjeu politique, et l'urbanisme se transforme en affaire publique, discutée, contestée. La montée du phénomène associatif comme par exemple en matière de défense de l'environnement, imposera aux élus un plein pouvoir d'arbitrage dans les décisions urbaines et dans la quête d'une bonne gouvernance.

Pressé constamment de devenir un agent de changement social, la formation du chercheur dans le domaine de l'urbaniste, ou tout au moins ses objectifs fondamentaux, devrait dorénavant concilier deux tendances a priori opposées :

- Une tendance à s'associer aux pratiques administratives, en appliquant les législations et réglementations nationales dans des domaines techniques de plus en plus complexes ; cela conduit à des spécialisations dans des interventions ponctuelles telles que études de faisabilité opérationnelles, plans d'aménagement, gestion foncière, études d'impact, zones d'environnement protégé, etc.
- Une tendance à participer à une démocratisation de l'urbanisme à l'échelle des communes en prise avec les élus et les usagers qui réclament souvent le rejet systématique des critères administratifs, trop rigoureux ou trop standardisés.

Le chercheur spécialiste en urbanisme, devra résoudre les contradictions entre les objectifs nationaux qui se dogmatisent et les stratégies locales où les citadins et les ruraux refusent un urbanisme octroyé. Les compétences visées par les objectifs pédagogiques de ce projet de doctorat selon la mouture LMD, seront partagées entre celles :

- D'un expert spécialiste, assurant des recherches répondant aux préoccupations des programmes nationaux de la recherche, et pouvant être en mesure d'enseigner ou contribuer au processus de formation universitaire dans les aspects liés aux faits urbains multiples, et aux dynamiques urbaines ;
- D'un assistant ou « Conseil social » urbaniste aux « sandales de caoutchouc », décelant les insatisfactions locales, à l'écoute des besoins et sachant y répondre par des projets urbains perspectives du secteur économique.
- Cette ambiguïté de l'activité de l'urbaniste reflète peut être une sorte d'impasse professionnelle -sans doute- Néanmoins le dilemme est si clair que la question de promouvoir ou non des formations spécialisées non plus à partir d'une discipline d'origine, mais axées sur un type d'intervention professionnelle se pose. La décomposition de l'enseignement pluridisciplinaire telle que nous l'avons envisagé pour former des spécialistes des quartiers anciens ou vernaculaires, de politiques foncières, de protection des espaces naturels, ou autres, peut être appelée de nouveau, à développer une discipline essentiellement de synthèse.

L'ENSEIGNEMENT DE L'ATELIER EN URBANISME. PHILOSOPHIE, PRINCIPES, ET OBJECTIFS

La formation doctorale en urbanisme, à l'image de toutes les spécialités prodiguées à l'université algérienne, passe obligatoirement par une année de formation et d'initiation à la recherche. Dans ce cadre, l'enseignement du projet d'urbanisme, en tant que point de convergence des différents apprentissages, s'effectue sous forme d'un atelier transversal, pour prendre en charge le phénomène de l'urbanisation et ses caractéristiques dans la ville algérienne.

Dans un contexte universel de dynamiques urbaines, et de mondialisation, avec tous ses apports et ses impacts sur le territoire national, il y'a de nouveaux phénomènes qui apparaissent et des crises multiples dans l'urbain, qui ont produit des nouveaux paradigmes pour les traiter et les prendre en charge.

A l'échelle nationale, l'instabilité économique, qui dépend de facteurs exogènes, liées aux fluctuations d'une économie rentière, les politiques urbaines publiques, caractérisées par une oscillation entre, une euphorie conjoncturelle et une crise structurelle, ont fait, qu'un certain nombre de grands projets urbains structurants, ont vu le jour en un temps record, en tant que volonté publique pour une mise à niveau des grandes villes, afin de les rendre réceptives à l'économie mondiale. Comme le lancement d'une série de chantiers dédiés aux interventions sur les tissus existants, aussi bien dans des sites historiques, que dans des ensembles urbains déclassés, mais sans valeur particulière, ou pour concrétiser de nouvelles réalisations, selon une approche de lutte contre les disparités territoriales et pour répondre à la crise multifacettes de logement ont caractérisé la production urbaine, qui donne l'aspect d'un environnement chahuté et en chantier ouvert de façon permanente. Depuis la crise pétrolière internationale de 2014, la majorité des projets urbains budgétivores programmés, mais non lancés ont connu des arrêts.

Dans cette multitude et pluralité du paysage urbain, et d'exigences des temps modernes en terme de préservation de l'environnement, d'économie de l'énergie, de profusion des nouvelles technologies de la communication et de l'information, et de l'économie fondée sur la connaissance, une série d'interventions sous forme de séminaires conjugués à un travail d'exploration de terrains, sont présentés aux doctorants par les membres de l'équipe pédagogique. En plus de l'apprentissage théorique, basé sur des théories et des savoirs savants universel dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme, des maîtres d'œuvres, des maîtres d'ouvrages, et certains experts du secteur économique contribuent par leurs expériences à enrichir les apprentissages, au niveau des conférences/ débats et des visites de chantiers, pour préparer les doctorants à la vie professionnelles. Leurs apports est fondamental dans le maillon des jeux d'acteurs, pour ouvrir leurs réflexions sur des questions pertinentes en rapport avec les problématiques spatiales qui se posent à la ville, et qui contribuent à sa dynamique et à son développement, en termes de contraintes, d'atouts, d'enjeux et de défis.

STRUCTURE ET ORGANISATION DE L'ENSEIGNEMENT DE L'ATELIER D'URBANISME

Il est structuré en trois temporalités :

L'apprentissage des outils d'analyse urbaine à travers des études de cas

A partir d'un périmètre géographique donné, présentant une série de contraintes, d'obstacles et d'anomalies, le collectif enseignant choisit « une ville école », les échelles d'interventions et la répartition des missions entre les enseignés, tout en impliquant les acteurs de l'urbain dans le suivi du processus d'analyse.

D'une promotion à l'autre, les thématiques changent et évoluent en fonction de la conjoncture économique et spatiale, et en fonction des interpellations de l'heure et des saisines faites par le secteur économique.

Il est utile de rappeler qu'à ce propos la wilaya de Constantine et ses composants urbains ont été toujours choisis comme terrain d'étude par les doctorants pour des raisons pratiques d'accessibilités des sites à étudier et à analyser ; C'est une wilaya qui a su contenir en son sein tous les phénomènes urbains à vouloir étudiés.

De la thématique du risque urbain, à l'approche environnementale et développement durable, à la problématique de la patrimonialisation et devenir d'un territoire, aux thématiques de la mise en œuvre de nouveaux outils de planification urbaine, les territoires étudiés, étaient abordés selon différentes échelles et contextualités.

D'une façon générale, l'approche quantitative et qualitative, constituent le fil conducteur de la lecture du site.

Une démarche est préconisée dans le cadre d'un projet pédagogique collégial et collectif, organisé sur l'année, en utilisant plusieurs techniques de mesure, d'évaluation et de traitement, allant de la méthode des quadrants, de régression et diagrammes pour le traitement l'analyse matricielle, factorielle, et typologique. Le tout est illustré par des représentations schématiques et cartographiques par différents logiciels, en recourant aux SIG et à la géomatique.

L'élaboration d'un projet urbanistique

A partir de l'analyse urbaine effectuée et de traitement de ses résultats, sur le thématique pré arrêté par l'équipe pédagogique, les apprenants s'en serviront, de la géographie, en tant que vocabulaire utile à la description des espaces habités, de l'analyse urbaine pour affiner des observations et identification des constituants de la morphologie urbaine. Ils suggéreront des pistes de recherches, de scénarios et de prospectives relatives au devenir des phénomènes étudiés.

Un tel atelier nous permet de vérifier les capacités des doctorants à déchiffrer et à comprendre le(s) fait(s) urbain(s) dans une perspective opérationnelle.

Le recours aux nouvelles techniques de mesures, d'évaluation, de représentations et de simulation est la règle.

D'un travail collégial et collectif, dument encadré par les pédagogues et les différents acteurs de l'urbain, il sera réalisée une exposition publique, ce qui constitue une étape d'évaluation des acquis de l'année d'initiation à la recherche.

Un stage pratique court et cible de synthèse

Un travail complémentaire d'une semaine de stage, choisi par l'équipe pédagogique sur un site synthèse cible à problématiques croisées, en dehors de la wilaya de Constantine, fera l'objet d'un exercice opérationnel, où les enseignés seront dans une situation problèmes, en vue de formuler une problématique, mettre une hypothèse, arrêter une méthode de recherche, et prendre en charge cette problématique, selon les acquis prodigués lors des séminaires méthodologiques, des conférences et du travail d'atelier.

D'un apprentissage par projet selon les expériences suivies en temps réel et en nature, selon les derniers chantiers mis en pratique par les pouvoirs locaux, et leurs conséquences, vers un apprentissage de résolution de problèmes, tels qu'ils se posent par les différents acteurs, est ce que le niveau de maturation réflexive des apprenants est au rendez-vous ?

LES OPTIONS DE LA FORMATION DOCTORALE

Parallèlement au travail d'atelier ou de projet, il y'a une série de conférences /débats, qui sont programmés sous forme d'unités pédagogiques, en rapport avec les thématiques des options de la formation, car elle composée de 4 options, qui sont :

Urbanisation et dynamiques urbaines (Théories, doctrines et tendances de l'urbanisme ; Mobilités, transports, et techniques urbaines)

Environnement et développement durable (Problématiques des villes et durabilité Approches environnementales et écologiques ; Les risques et faits urbains).

Ville et patrimoine (l'apport et rapports des approches historiques et patrimoniales aux faits urbains ; la problématique de la ville sur la ville ; Interventions sur les tissus existants)

L'habitat et l'habité (L'apport et rapport de l'habitat et de l'habité dans la dynamique urbaine ; La sociologie urbaine et les faits urbains)

Cette formation doctorale veille fondamentalement à ce que les postulants aient des projets de recherches originaux, innovants et utiles, dans le triple objectif de former des compétences dans le domaine de l'urbanisme pour :

- La formation et le développement du secteur de l'enseignement supérieur, dans le but de mieux encadrer la spécialité de l'urbanisme, qui est appelée à être généralisée et étendue au niveau d'un certain nombre d'établissements universitaires à l'échelle nationale ;
- La recherche scientifique, avec l'objectif d'inscrire les questions urbaines et la dynamique des villes au cœur de la pensée scientifique des futurs chercheurs potentiels.
- Le secteur économique, où il y'a urgence de former des compétences nationales avérées, car la ville algérienne souffre du marasme de gestions urbaines obsolètes, sans la qualité de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage, ce qui explique en partie, le désordre urbain que connaissent nos villes.

Avec de tels objectifs et selon la structure, l'organisation et le contenu de l'unité pédagogique fondamentale qu'est l'atelier d'urbanisme, où se fait l'enseignement du projet, en plus des apports théoriques et méthodologiques qui s'enseignent dans des unités pédagogiques transversales, le doctorant aura la latitude tout au long de l'année de voir et de se sensibiliser aux phénomènes urbains observés, mesurés, analysés et interprétés. Il pourra ainsi, et individuellement, passer d'une approche globale de groupe, vers une approche individuelle qui focalisera son intérêt sur une thématique précise, dans une des options que contient la formation doctorale, et à partir d'une liste de thèmes suggérés par l'équipe pédagogiques, en vue d'en faire son projet de recherche personnelle de thèse, pour lequel il a eu le temps de réfléchir à une problématique particulière qui constituera son sujet de thèse de recherche de doctorat.

CONCLUSION

L'enseignement d'atelier du projet urbanistique acte la formation doctorale de façon déterminée. Il constitue le lieu de convergence et de synthèse des apprentissages disciplinaires et inter acteurs qui intègre les savoirs savants disciplinaires avec les pratiques des professionnels, en vue de répondre au mieux aussi bien aux exigences de la scientificité de la discipline et aux impératifs de la demande sociale et économique du phénomène étudié, où les nouvelles technologies de l'information et de la représentation sont d'un apport certain.

La place que nous avons consacré au projet, avec une telle approche qui fait du « projet d'atelier », à travers un « projet urbain », un objet de recherche et une méthodologie à la fois, constitue-t-elle une réussite à partager, et/ ou une pédagogie à parfaire ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Benabbas Kaghouché Samia ; Travail d'atelier relatif aux faits urbains, Démarche suggérée par Dr Benabbas Samia, Laboratoire de l'architecture à l'urbanisme, Technique, Espace et société, 2006, Réédition 2014.

Benabbas Kaghouché Samia, (Responsable de la formation doctorale) ; Synopsis de formation doctorale en urbanisme. Option « Interventions sur les tissus existants » 2010.

Benabbas Kaghouché Samia, (Responsable de la formation doctorale) ; Synopsis de formation doctorale en urbanisme. Option « Faits urbains et dynamiques des villes » 2013.

Bonneau Emmanuelle, L'urbanisme paysager : une pédagogie de projet territorial, Thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement de l'Espace de l'Université Bordeaux Montaigne, en co-tutelle avec l'Università degli Studi di Firenze, décembre 2016.

Direction départementale des territoires et de la mer, Calvados, Guide, Accompagner le projet urbain, V12, L'urbanisme de projet au service du territoire,

Direction générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature, Urbanisme de projet, de l'aménagement du Logement et de la nature., Novembre 2010.

George Pierre, Enseignement et recherche en urbanisme, [compte-rendu], in Annales de géographie, 1965 406 pp. 733-736.

Massiah Gustave, Tribillon Jean. François; « Critique de l'urbanisme », Edition la découverte 1988; pp99-116

Romano Fleur. Débattre de l'urbanisme : histoire de l'IUG. Architecture, aménagement de l'espace, 2017. Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France ; 74 pages

Université Mentouri Constantine, Faculté Sciences de la Terre, de la Géographie et de l'aménagement du territoire, département d'architecture et d'urbanisme. Cahier des charges pour habilitation, Offre de formation de troisième cycle (LMD) ; Domaine des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire.

Vialettes Jacques, Formation initiale et recherche en urbanisme, Contribution SFU, « IAU » ; Documentation de la SFU, Les urbanistes en France, 2016.

**L'atelier d'urbanisme, fenêtre de l'enseignement du et par le projet :
revue de littérature et étude de cas**

*The planning workshop, window of the teaching of and by the project:
literature review and case study*

Franck SCHERRER

Ecole d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal

Agnès BASTIN

Science Po Paris

Nicolas LAVOIE

Ecole d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal

RESUME :

La pédagogie universitaire connaît un renouveau. Les universitaires, les médias et les sciences de l'éducation promeuvent des pratiques pédagogiques innovantes comme l'enseignement par le projet ou par la pratique, la classe inversée, le portfolio étudiant.... Le milieu de l'enseignement de l'urbanisme les reçoivent avec un sentiment paradoxal: la forme d'enseignement de l'urbanisme la plus traditionnelle et la plus répandue, soit l'atelier, semble concentrer à lui seul toutes ces pratiques innovantes. Par ailleurs, l'atelier d'urbanisme est aussi devenu un lieu privilégié de l'enseignement du projet d'urbanisme. Quelles sont les spécificités pédagogiques de l'atelier dans les programmes universitaires d'urbanisme ? Comment la question de l'enseignement de la pratique du projet urbain a-t-elle transformé cette pédagogie ? Quelles sont les innovations en lien avec l'enseignement du projet dans la conduite et le contenu de l'atelier ? Cette communication produira des éléments de réponse sur la base d'une importante revue de la littérature internationale et d'une expérimentation.

Mots-clés : atelier d'urbanisme, pédagogie du projet, apprentissage par la pratique, conception innovante

ABSTRACT:

University pedagogy is experiencing a renewal. Academics, the media and the sciences of education promote innovative pedagogical practices such as teaching by the project or by the practice, the inverted class, the student portfolio The urban education community receives them with a paradoxical feeling: the most traditional and widespread form of urban education, the workshop, seems to concentrate all these innovative practices on its own. In addition, the urban planning workshop has also become a privileged place for the teaching of the urban planning project. What are the pedagogical specificities of the workshop in urban university programs? How has the question of the teaching of urban project practice transformed this pedagogy? What are the innovations related to teaching the project in the conduct and content of the workshop? This paper will produce answers based on a major review of the international literature and an experiment.

Keywords: urban planning workshop, project pedagogy, learning by doing, innovative design

La pédagogie universitaire connaît un renouveau. Les universitaires, les médias et les sciences de l'éducation promeuvent des pratiques pédagogiques innovantes comme l'enseignement par le projet ou par la pratique, la classe inversée, le portfolio étudiant.... Le milieu de l'enseignement de l'urbanisme les reçoit avec un sentiment paradoxal: la forme d'enseignement de l'urbanisme la plus traditionnelle et la plus répandue, soit l'atelier, semble concentrer à lui seul toutes ces pratiques innovantes. Par ailleurs, l'atelier d'urbanisme est aussi devenu un lieu privilégié de l'enseignement du projet d'urbanisme. Quelles sont les spécificités pédagogiques de l'atelier dans les programmes universitaires d'urbanisme ? Comment la question de l'enseignement de la pratique du projet urbain a-t-elle transformé cette pédagogie ? Quelles sont les innovations en lien avec l'enseignement du projet dans la conduite et le contenu de l'atelier ? Cette communication produira des éléments de réponse sur la base d'une importante revue de la littérature internationale et d'une expérimentation.

Après avoir pendant longtemps été l'apanage de la communauté académique américaine en urban planning, notamment par le biais du *Journal of Planning Education and Research* (JPER), Ce champ de recherche s'est considérablement élargi et internationalisé ces dernières années. Cette internationalisation s'accompagne d'une évolution et d'un enrichissement progressif des thématiques. La place de l'atelier dans les programmes, les types d'apprentissages, l'identité disciplinaire, le rôle de l'atelier dans la professionnalisation sont celles qui sont le plus souvent abordées dans les publications pionnières, tandis que l'innovation pédagogique autour de la créativité et de la dimension participative de l'urbanisme sont très présentes ces dernières années. De cette littérature, nous pouvons extraire les questions et résultats qui intéressent plus particulièrement l'enseignement du projet ou par le projet.

Une première façon porte sur la généalogie de l'atelier d'urbanisme, et sa proximité/différence avec l'atelier d'architecture. L'atelier classique en urbanisme, aux Etats-Unis comme ailleurs, consistait à l'origine en la réalisation d'un plan d'ensemble et d'un projet d'aménagement par un groupe d'étudiants travaillant de manière autonome mais encadrée par des enseignants et/ou des commanditaires (Long 2012). Ce format s'inspire largement de celui de l'atelier en architecture. Dès les années 1930-40, les nouveaux professionnels du *City Planning* prennent en main la formation dans les ateliers. Cette profession se construit autour d'une définition propre de la pratique urbanistique, et donc d'un contenu de plus en plus distinct du design de projet pour aller vers la planification urbaine rationnelle. La figure classique du projet de composition urbaine a tendance à disparaître.

Dans les années 1960, un nouveau tournant se produit, avec la critique de la planification rationnelle et l'irruption des sciences sociales appliquées à travers le champ des études urbaines (Forester, 1983). L'étude des systèmes socio-économiques dans leur dimension spatiale a pris le dessus dans le contenu des formations. Par conséquent, les ateliers ont quasiment disparu des programmes universitaires en urbanisme en Amérique du Nord. Dans les années 1980-1990, l'atelier a retrouvé une place importante dans les cursus d'urbanisme. D'une part, le design de projet a été revalorisé au sein de l'urbanisme comme intervention physique mais surtout comme processus intellectuel et politique (Forester, 1983).

Plusieurs professeurs comme Jon Lang et John Forester ont défendu l'intérêt de réintroduire l'atelier pour l'apprentissage de la résolution des problèmes complexes caractéristiques des nouvelles pratiques de l'urbanisme (Lang, 1983).

Néanmoins, l'enseignement du projet en atelier en urbanisme possède plusieurs spécificités et se distingue de celui en architecture à plusieurs égards. Tout d'abord, sa place dans la formation est moins centrale. Alors qu'en architecture, les ateliers commencent dès la première année, ils n'interviennent le plus souvent qu'à la fin de la formation d'urbanisme (Long, 2012). L'atelier d'urbanisme est plutôt le lieu de la synthèse des connaissances théoriques et des compétences pratiques acquise précédemment (Long, 2012). En architecture, il est d'abord une manière d'apprendre.

Enfin, même si les deux types d'atelier sont fondés sur la réalisation d'un projet, sur l'apprentissage par la critique et la résolution d'un problème ouvert, leurs contenus diffèrent. En urbanisme, une importance plus grande est accordée aux jeux d'acteurs et aux processus de conception alors que le résultat de la production est plus important en architecture (Senbel, 2012). Ainsi, le format de l'atelier est souvent différent. En architecture, le travail est le plus souvent individuel tandis qu'il est collectif en urbanisme. L'apprentissage du travail en groupe est un des aspects fondamentaux de l'atelier en urbanisme, ce qui peut reflète le rôle joué par l'urbaniste au sein du projet urbain, plus proche du médiateur que du concepteur.

Une autre approche de l'apprentissage du projet en atelier d'urbanisme est de le considérer comme une conséquence du principe plus général de l'apprentissage par la pratique. Donald Schön a analysé les formes d'apprentissage mises en jeu au cours d'ateliers d'architecture et d'urbanisme. L'apprentissage se fait lors de séance de critiques formelles ou informelles entre étudiants et encadrants. Ces critiques sont des dialogues lors desquels l'encadrant invite les étudiants à parler de leur production et les relance par un ensemble de commentaires et de questions. Au cours de ces échanges, les étudiants apprennent par la pratique, ce que Schön nomme le « *learning-by-doing* » ou le « *knowing-by-doing* ». L'encadrant invite les étudiants à adopter une pratique réflexive sur leur pratique. A partir d'une production particulière, les étudiants induisent des conduites et des méthodes générales en urbanisme grâce aux dialogues avec un encadrant-critique. L'apprentissage se fait donc par itération Il s'agit d'abord d'apprendre à apprendre, c'est-à-dire de se familiariser à la relation entre encadrant et étudiant au cours d'un atelier. L'étudiant apprend également des connaissances générales sur l'urbanisme. Enfin, il apprend à concevoir, à mettre en oeuvre les modes de réflexion associés à la pratique urbanistique (Schön, 1984). A la suite de Schön, plusieurs auteurs ont tenté de caractériser la pédagogie de l'atelier comme une forme particulière de la pédagogie par projet. Elle s'appuie sur l'apprentissage par la résolution de problèmes. Les étudiants sont confrontés à un problème concret, tiré d'une situation réelle ou fictive, qui leur est présenté sans avoir été reformulé. Ces problèmes ont la particularité d'être ouverts, c'est-à-dire de ne pas avoir de solution unique préexistante. On parle ainsi de "*wicked problems*" pour désigner des problèmes complexes, sans formulation ni solution claire et révélateurs de problèmes plus importants (Bosman et al. 2010 ; Balassiano, 2011). .

Cette forme d'apprentissage par le projet produit une importante valeur ajoutée, l'enseignement du projet urbain stricto sensu n'étant finalement qu'une résultante secondaire du projet comme méthode d'apprentissage.

Une troisième approche place au contraire le renouvellement des pratiques urbanistiques, dont le développement des composantes processuelles du projet urbain, au cœur des apprentissages professionnalisant de l'atelier. L'atelier est vu comme une fenêtre ouverte sur les évolutions que connaissent les pratiques professionnelles en urbanisme pour tenir compte des changements tant opérationnels que technologiques qui se produisent dans l'action collective urbaine. Elle repose sur la notion de « communauté de pratique » (Lave et Wenger, 1991) et l'idée que l'atelier participe de l'apprentissage progressif des valeurs, des compétences et de la vision commune de la profession qui fonde la communauté de pratique comme groupe social (Brandt et al., 2011). Tout une littérature s'intéresse à l'interrelation entre des mutations perceptibles dans les pratiques professionnelles de l'urbanisme, notamment le développement récent et foisonnant des pratiques d'urbanisme participatif, et l'émergence de nouvelles méthodes pédagogiques en atelier d'urbanisme inspirées du « design thinking » (Brown, 2008, Scherrer et Al. 2016)).

Enfin Au sein des formations d'urbanisme, l'atelier permet d'explorer des conduites innovantes, de nouvelles méthodes de conception, de planification et de nouveaux thèmes. Il fonctionne ainsi comme un laboratoire guidé par la volonté de mettre à l'épreuve des théories et des méthodes du projet urbain, avec une portée transformatrice (Loukaitou-Sideris et Mukhija, 2016). Les résultats de l'étude de cas sur l'expérimentation de l'apprentissage d'une méthode de conception innovante du projet urbain, dans l'atelier de la maîtrise en urbanisme de l'université de Montréal, viendront illustrer cette dernière dimension de l'atelier-laboratoire de l'enseignement du projet urbain.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BALASSIANO K. (2011) "Tackling "Wicked Problems" in Planning Studio Courses", *Journal of Planning Education and Research*, 31-4, p. 449-460.
- BOSMAN C. et al. (2010) "First Year Experience and Planning Studio Pedagogics" dans *ANZAPS 2010 Proceedings*, Lincoln University, New-Zeland. [en ligne]
- BRANDT C.B. et al. (2013) "A Theoretical Framework for the Studio as a Learning Environment", *International Journal of Technology and Design Education*, 23-2, p. 329-348.
- BROWN R. et MOORE R. (1989) "An overview of project work in Australian planning", *Urban Policy and Research*, 7-4, p.164-171.
- FORESTER J. (1983) "The Coming Design Challenge", *Journal of Planning Education and Research*, 3-1, p.57-59
- LANG J. (1983) "Teaching Planning to city planning students. An argument for the studio/workshop approach", *Journal of Planning Education and Research*, 2-2, 122-129.

LAVE J. et WENGER E (1991) *Situated Learning: Legitimate Peripheral Participation*, Cambridge: Cambridge University Press.

LONG G. J. (2012) "State of the Studio : Revisiting the Potential of Studio Pedagogy in US-based Planning Programs", *Journal of Planning Education and Research*, 32-4, p. 431-448.

LOUKAITOU-SIDERIS A. et MUKHIJA V. (2016) "Responding to Informality Through Urban Design studio Pedagogy", *Journal of Urban Design*, 21-5, p. 577-595.

SCHERRER, F., LAJOIE, N., ABRASSART, C., & BASTIN, A. La conception innovante en urbanisme. Recherche-expérimentation pédagogique associée à l'atelier de maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal, *Riurba* 2017/Numéro

SCHÖN D.A. (1984) *The Reflective Practitioner: How Professionals Think in Action*. Basic Books : New York, 384 p.

SENBEL M. (2012) "Experiential Learning and the co-creation of Design Artifacts: A Hybrid Urban Design Studio for Planners", *Journal of Planning Education and Research*, 32-4, p. 449-464.

Les enjeux de la pédagogie du projet urbain : entre la décomplexification des territorialités et processus et l'importance d'une philosophie de l'enseignement

Challenges of the urban workshop as a pedagogical device: between the untangling of territorial realities and processes and the choice of a teaching philosophy

Marta ALONSO

Architecte et Docteur en Géographie

Collaboratrice scientifique

Institut de Gouvernance de l'Environnement et Développement Territorial (GEDT)

Faculté des Sciences de la Société

Université de Genève

marta.alonso@unige.ch

RESUME :

Les formations en urbanisme visent de plus en plus à privilégier les rapports étroits avec la pratique professionnelle, notamment à travers la figure de l'atelier. Cette communication questionne un des enjeux de l'outil pédagogique de l'atelier : celui de la mise en tension entre des territorialités et processus complexes du projet urbain et des temporalités de maturation du projet par les apprenants. A travers deux récits d'expériences pédagogiques (l'un à l'Université de Genève et l'autre à l'Université de Keio) nous allons illustrer comment deux philosophies de l'enseignement du projet bien différentes répondent à cet enjeu. L'une consisterait à fournir aux apprenants un cadre où développer leurs propres postures projectuelles alors que l'autre entend la pédagogie du faire projet comme une instruction des étudiants à une posture projectuelle donnée.

Mots-clés : projet urbain, atelier, philosophie de l'enseignement, Japon, Suisse

ABSTRACT:

Graduate urban planning programs are becoming more and more oriented towards professional practice while relying on workshops as the pedagogical device of choice. This communication questions the teaching challenges that come along with the studio-workshop: how to untangle territorial realities and processes in a pedagogical perspective and how to enable the right timing to develop project design processes and strategies by the learners. Two pedagogical experiences (respectively based on the University of Geneva and Keio University) illustrate how teaching philosophies deal with these workshop challenges. The first one enables students to develop their own project strategies and visions while the second one understands project teaching as a learning process of a given and recognizable design approach.

Keywords: Urban planning, workshop, teaching philosophy, Japan, Switzerland

Le projet est le lieu de contradiction entre le programme, le site et le sujet créatif. Pour résoudre cette contradiction par le choix du projet, le projeteur a besoin d'une posture ou philosophie pour survivre. Il n'y a pas de méthode, mais il est nécessaire d'avoir une approche (Alonso, 2018).

Notre étude est motivée d'une façon générale par les changements en œuvre dans la production des instruments de formation autour du projet urbain. L'atelier de projet sous sa forme « intensive » prend de l'ampleur (ateliers d'été, ateliers internationaux, etc.) dans de nombreuses institutions universitaires. Deux expériences de « pédagogie du projet » menées par l'auteure sont ici l'objet d'analyse, toutes deux sont des ateliers dits « intensifs » au niveau master se déroulant sur une dizaine de jours : l'un à Genève, l'autre à Tokyo. Par la méthode de la participation observante (au sens de Soulé, 2007), cette étude n'aspire pas à une généralisation des résultats mais vise à produire des données expérientielles pour comprendre de l'intérieur les deux pédagogies observées. Bien que la méthode ne soit pas suffisamment représentative pour une généralisation des résultats, elle constitue un véhicule précieux pour comprendre de l'intérieur l'essence phénoménologique des ateliers intensifs de projet.

Des exemples paradigmatiques de travaux d'étudiants servent pour illustrer les postures projectuelles (on parle plus d'attitudes projectuelles ou de postures de projet que de méthodologies, car « il n'y a pas de recette ») - préconisées dans chacun des deux ateliers. Nous proposons de les lire, en faisant abstraction de la qualité formelle et conceptuelle des documents livrés par les apprenants. Nos efforts d'analyse se concentrent uniquement sur la lecture des projets sous l'angle du processus d'apprentissage.

Notre lecture de s'organise selon une double entrée :

La première entrée décrit le contexte de ces exercices pédagogiques : l'organisation, les outils utilisés, les postures projectuelles sollicitées, les modalités de retour sur le travail des étudiants. Cette entrée offre une perspective sur les deux philosophies d'enseignement destinées à ces ateliers courts qui existent dans ces deux cadres académiques.

La deuxième entrée se positionne par rapport aux enjeux de prise en compte des réalités territoriales et processus complexes qui adviennent lors de ces expériences pédagogiques de projet.

Le croisement de ces deux entrées permet, plus généralement, de réfléchir au contexte qui entoure le processus d'apprentissage lors d'ateliers de courte durée (avec leurs contraintes d'encadrement, leur savoir-faire, et les pratiques des institutions). Deux questions structurent la réflexion : l'atelier intensif accentue-t-il ou atténue-t-il le besoin de « vulgariser » les réalités du territoire de projet pour les étudiants ? Cette démarche qui se veut professionnalisante et qui vise à mettre les étudiants en situation de commande publique est-elle un levier potentialisant l'apprentissage ou une faiblesse pour la pédagogie du projet ?

Ces deux questions renvoient nécessairement au cadre plus général de la mise en tension dans une visée pédagogique de l'ajustement incontournable entre des territorialités complexes et des temporalités de maturation d'une pensée consolidée du projet urbain.

Dans un monde académique hautement compétitif et internationalisé via la mobilité académique, l'enseignement du projet compte toujours plus d'enseignants provenant d'autres contextes culturels. Les deux récits d'expériences pédagogiques sont mis à plat dans cette communication dans le but d'analyser et comprendre a posteriori le vécu d'enseignement. Les différentes postures projectuelles et philosophies sous-jacentes sont inconnues par l'enseignant avant de réaliser le travail d'encadrement : l'enseignant apprend lui-même les logiques de chaque institution et le contexte en les assimilant quand il est en immersion totale dans l'institution.

Plus concrètement, à travers le parcours commenté des démarches projectuelles des étudiants de l'Université de Genève, nous pouvons nous questionner sur la spécificité des ateliers de projet de courte durée. Une mise en perspective avec des dispositifs similaires au Japon invite en outre à réfléchir sur l'importance des modèles d'organisation d'un atelier et sur les philosophies d'enseignement choisies.

Enfin, la capacité de penser par itération les informations extrêmement variées relatives au projet requiert un temps de maturation qui permet de faire des choix de projet, de prendre des décisions. De ce fait, nous pouvons questionner la tendance actuelle à condenser le travail d'atelier sous des formats pédagogiques intensifs qui ne laisserait pas le temps nécessaire à la maturation intellectuelle des projets et multiplierait le risque de tomber dans des biais cognitifs, dans la mesure où ils accélèrent la pensée du projet.

De plus, une des difficultés dans la pratique d'enseignement lors des ateliers intensifs est celui de la mise en tension entre territorialités complexes et des temporalités de maturation d'une pensée consolidée du projet. Devillers (1994) définit ainsi le projet urbain : « *il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* ». La prise en compte de l'existant semble l'enjeu majeur pour le démarrage du *faire projet*. Puisque la contrainte qui règne est le temps, jusqu'à quel niveau de décomplexification des territorialités dans la commande aux étudiants doit-on aller ? Autrement dit, la « mise en situation de commande publique » qui met les étudiants face aux contraintes (juridiques, économiques, etc.) réelles ne serait-elle pas très adaptée à ces ateliers intensifs ? On pourrait postuler qu'un atelier court nécessite encore plus de préparation en amont pour que les projets arrivent à surmonter les difficultés de la prise en compte de la réalité du terrain d'études lors du diagnostic.

En somme, une prise de conscience de l'importance croissante de l'outil de l'atelier dans les processus d'apprentissage nous semble être nécessaire pour maîtriser son impact pédagogique. L'atelier est le moment privilégié dans la formation où l'étudiant reçoit un retour sur son travail précieux pour lui (Svinicki et McKeachie, 2014) qui intègre également des notions théoriques. Dans les cas genevois, les ateliers d'été ont montré comment le temps de lecture du territoire nécessite une accélération certaine pour se caler aux temporalités de l'enseignement aujourd'hui. A contrario, le contexte stressant des ateliers intensifs montre bien les risques, si cette décomplexification n'est pas maîtrisée et encadré par les enseignants dans leur *feedback* (Hattie et Timperley, 2007), de nuire à la qualité et surtout à la pertinence du processus pédagogique portant sur la réalisation d'un projet. La mise en perspective par le cas tokyoïte de l'apprentissage expérientiel par mimétisme du maître nous fait prendre conscience de l'importance de la philosophie de l'enseignement dans la pédagogie du projet.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Alonso, M. (2018). L'enseignement du projet à Genève et à Tokyo : entre postures projectuelles et philosophies sous-jacentes. Dans *L'architecture et l'urbanisme au miroir des formations*, Ed. de la Villette, *Cahiers Ramau*, n°9, Paris, 245p.

Devillers C. (1994). *Le Projet Urbain*. Paris, Ed. du Pavillon de l'Arsenal.

Hattie, J., et Timperley, H. (2007). The Power of feedback. *Review of Educational Research*, 77(1), 81-112.

Soulé, B. (2007) « Observation participante ou participation observante? Usages et justifications de la notion de participation observante en sciences sociales ». *Recherches qualitatives* – Vol. 27(1), pp. 127-140.

Svinicki, M. D., et McKeachie, W. J. (2014). *McKeachie's Teaching Tips: Strategies, Research, and Theory for College and University Teachers* (14th International Edition). Wadsworth : Cengage Learning.

Enseigner le design urbain par le projet : l'approche des ateliers *Praxis III* de l'UQAM

*Teaching urban design:
the UQAM Praxis III laboratory approach*

François RACINE
Professeur, Département d'études urbaines et touristiques
ESG-Université de Québec à Montréal
Membre du réseau Villes Régions Monde (VRM)
& Chaire du Canada en patrimoine urbain
& Centre de recherche sur la ville (CRV)
racine.francois.2@uqam.ca

RÉSUMÉ :

Le programme d'urbanisme de l'Université du Québec à Montréal a été fondé en 1976. De 1993 à 2007, il s'y est développé un apprentissage théorique et pratique de l'urbanisme articulé autour des ateliers « Praxis ». L'atelier Praxis I permet l'acquisition de méthodes de recherche sur les dimensions socio-économique et physico-spatiale de la ville. L'atelier Praxis II vise l'acquisition des outils opérationnels de l'urbanisme. L'apprentissage culmine en troisième année par le Praxis III où les étudiants sont appelés à élaborer un projet de design urbain. L'objectif est d'étudier la pédagogie du projet rythmée en trois temps sur l'ensemble d'une année académique. Les questions posées sont : Quel est le contexte d'apprentissage du projet ? Quelle est la démarche de conception mobilisée et les résultats attendus ? Afin de répondre à ces questions, nous allons examiner la démarche à la lumière des recommandations énoncées par Strickland pour l'amélioration de l'apprentissage du design urbain.

Mots-clés : design urbain, pédagogie du projet, recherche par le projet

ABSTRACT:

The professional urban planning program at Université du Québec à Montreal has been founded in 1976. From 1993 to 2007, a program based on learning the theoretical and practical notions of urbanism has been developed around the « Praxis » laboratories. The Praxis I laboratory is aimed on the acquisition of the methods of research on the social and economical dimension and on the physical aspect of urban form. Praxis II is oriented towards the learning of the operational tools of urban planning practice in Quebec. Finally, Praxis III is the highlight of the program because the students are asked to elaborate a large scale project to develop a urban design approach in the last year of the program. The objective of the presentation is to study the pedagogical approach of the project organized throughout a whole academical year. The questions are: How the urban design project is taught? What is the content and what methods are used in the design approach? And how the program stands according to the ten recommendations for enhancing urban design teaching and learning formulated by Strickland.

Keywords: urban design, project learning, research by design

Le programme d'urbanisme de l'Université du Québec à Montréal a été inauguré en 1976. En 1993, une réforme et la mise en place d'une série de modifications du programme ont permis le développement de la formule des ateliers « Praxis » telle que nous la connaissons aujourd'hui. L'apprentissage de l'urbanisme y est organisé selon une prise en compte progressive de la complexité de la ville, de son tissu social, économique et urbain. Les ateliers praxis sont le lieu du transfert entre la théorie à la pratique de l'urbanisme lors de la définition d'une démarche d'intervention sur l'environnement bâti. Dans une optique d'autoréflexion sur les pratiques de la pédagogie du projet déjà amorcée par d'autres chercheurs (Devillers, 1994, Tsiomis, 2008), nous aimerions revenir ici sur la structure de l'organisation pédagogique et de la place du projet dans celle-ci au sein du programme de premier cycle d'urbanisme à l'UQAM.

Le cycle des ateliers Praxis démarre en première année par l'acquisition de compétences au niveau de l'analyse et de la compréhension de la complexité des phénomènes urbains. Les forces agissant sur le développement de la ville et les caractéristiques physiques et spatiales de cet organisme sont approfondies lors des ateliers Praxis I. La deuxième année est réservée à la compréhension des outils règlementaire et de planification permettant aux futurs urbanistes d'agir sur la forme urbaine. Ils apprennent à utiliser les outils opérationnels et légaux de l'urbanisme au Québec (Praxis II). La troisième année engage les étudiants dans l'action par l'acquisition d'une démarche de design urbain visant la transformation d'un milieu bâti spécifique (Praxis III). Le design urbain est défini ici comme une approche de conception et de réalisation d'arrangements physiques permettant de gérer la croissance de la ville à travers permanences et changements (Choay, Merlin, 2015). Il est important de mentionner qu'il existe un consensus dans le cursus des Praxis sur la définition disciplinaire de l'urbanisme qui dépasse la stricte rencontre de plusieurs disciplines des sciences humaines. L'urbanisme constitue un domaine en soi avec ses méthodes spécifiques (Hillier, 1987) et un champ de recherche axé et dirigé vers la pratique (Nijhuis, Stolk et Hoekstra, 2017). Cette vision reprend la définition du dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement où l'urbanisme est défini comme une science, un art et une technique de l'organisation spatiale des établissements humains (Choay, Merlin, 2015).

Voyons ici plus en détail le contenu des ateliers Praxis I, II et III pour ensuite nous concentrer davantage sur comment est abordée la question du projet dans la pédagogie de l'apprentissage pratique de l'urbanisme. Notons que chaque atelier est alimenté par des cours théoriques et instrumentaux ayant été suivis comme préalables ou ayant lieu de manière concomitante.

PRAXIS I

Les ateliers Praxis I permettent, en première année, l'acquisition de méthodes de recherche sur les dimensions socioéconomique et physico-spatiale de la ville. La séquence démarre par l'acquisition des méthodes d'investigation liées aux caractéristiques de la population en milieu urbain visant à initier les étudiants aux différents outils quantitatifs (statistique) et qualitatifs (observation terrain) d'analyse. Il vise également à sensibiliser les étudiants aux caractéristiques socioéconomiques d'un quartier urbain ou d'une aire de voisinage en retraçant leur évolution et les problématiques qui s'en dégagent.

Par la suite, c'est la morphologie urbaine et le cadre bâti qui sont étudiés. L'atelier sur les méthodes d'analyse environnementale et morphologique du milieu urbain fournit les outils et les techniques d'inventaire et d'analyse des caractéristiques environnementales et physiques à l'échelle d'un quartier urbain. Ceci passe notamment par l'interprétation de documents cartographiques et de photographies aériennes représentant la trame urbaine et les modes d'occupation du sol. L'atelier sur les méthodes d'analyse du cadre bâti en milieu urbain vise l'acquisition des outils et techniques d'inventaire, de représentation 3D et d'analyse des bâtiments et des structures constituant le cadre bâti. Enfin, les étudiants sont appelés à réaliser un dossier urbain intégrant l'ensemble des analyses socioéconomique, environnementale et morphologique sectorielles. L'emphase est mise sur l'acquisition d'une capacité à établir un diagnostic par l'entremise d'observations, d'élaboration de documents cartographiques et de la maîtrise d'un discours et d'une rhétorique faisant ressortir les faits urbains relevés et éventuellement les actions pouvant être posées. Ces outils visent à conduire les étudiants à dégager des objectifs d'intervention dans le cadre d'une problématique urbaine générale.

PRAXIS II

L'atelier Praxis II vise l'acquisition des outils légaux et opérationnels de l'urbanisme, et ce, de l'échelle régionale à l'échelle municipale. Un atelier vise principalement à permettre l'apprentissage des diverses étapes permettant de planifier le développement du milieu régional. Les étudiants sont initiés au processus d'élaboration des outils de planification en évaluant de manière critique les stratégies utilisées dans des schémas d'aménagement régionaux existants. Le deuxième atelier permet l'apprentissage des diverses étapes du processus de planification, de développement et d'aménagement à l'échelle municipale. Pour ce faire, il est demandé aux étudiants d'évaluer les stratégies d'intervention d'une municipalité existante en vue d'élaborer un plan d'urbanisme alternatif accompagné d'une stratégie de révision du cadre réglementaire.

PRAXIS III

L'apprentissage culmine en troisième année lors du Praxis III où les étudiants sont appelés à développer une démarche de conception par l'entremise de l'élaboration d'un projet de design urbain. La pédagogie du projet est structurée sur l'ensemble d'une année académique et rythmée en trois temps. Il s'agit tout d'abord d'élaborer un plan et programme de travail, un échéancier et une offre de service où seront déterminées les principales tâches, ressources et étapes allouées au projet. Cette étape permet de réaliser les analyses, profils et inventaires requis pour la mise en contexte et l'énoncé de la problématique, des enjeux et objectifs d'aménagement. Ici les acquis de la première année, liée à la présentation d'un dossier urbain, sont appliqués lors de la phase analytique d'un secteur d'intervention choisi par une équipe d'étudiants. Le deuxième atelier vise à fournir les bases nécessaires à l'expression de deux concepts devant mener à la représentation schématique et graphique de deux scénarios d'aménagement distincts. En procédant à l'évaluation des deux scénarios selon leur adéquation aux objectifs et critères formulés, les équipes amorcent une démarche devant mener à l'élaboration du scénario final. C'est ici qu'est posée pour la première fois la notion de projet comme volonté d'organiser le territoire, à travers des outils de planification, normatifs et réglementaires, mais aussi prospectifs et projectuels. Cette étape doit permettre l'acquisition de compétences à lire, analyser les territoires afin d'établir un cadre d'action et une méthode de projet afin de les re-concevoir.

En troisième temps, les équipes d'étudiants doivent démontrer la faisabilité économique, environnementale et sociale de leur projet et définir une stratégie de mise en œuvre concrète de leur scénario final. Les notions opérationnelles acquises en deuxième année sont ici mise en œuvre dans un projet dont ils sont les auteurs.

L'ensemble de la démarche des Praxis présentée ci-haut se différencie de l'apprentissage de l'architecture où la notion de projet est placée au centre de la formation. Lors des Praxis, cette notion est abordée progressivement en troisième année, soit à la fin du cursus. L'approche pédagogique développée en design urbain au Département d'études urbaines à l'UQAM fait du projet le point culminant d'un long processus d'apprentissage mettant l'emphase sur les compétences analytiques des futurs urbanistes. Nous pouvons revenir ici sur l'enjeu du projet urbain qui suppose un équilibre entre la dimension analytique et la dimension liée au développement d'un art de l'organisation spatiale. Dimensions profondément ancrées dans l'évolution des pratiques de la composition urbaine (Sitte, 1898) et de la discipline de l'urbanisme contemporaine qui regagnerait sa dimension spatiale et créative (Devillers, 1994).

L'urbanisme étant une discipline de recherche pratique où s'effectue également, et c'est souvent une dimension que l'on tend à oublier, une recherche par le design. Il est donc important de développer des compétences analytiques pour comprendre, soit développer des connaissances spécifiques, mais aussi, et ceci est fondamental, pour savoir comment mieux agir sur la forme urbaine. Ainsi l'élément de base à acquérir dans les ateliers d'urbanisme serait une méthodologie de recherche et d'intervention au service d'une pratique éclairée et consciente de ses impacts sur la forme urbaine (Nijhuis, Stolk et Hoekstra, 2017).

Ceci pose la problématique du passage de l'analyse urbaine à la définition du projet de design urbain. Les analyses multidimensionnelles et à de multiples échelles devraient mener à un diagnostic et à la formulation d'une problématique qui devrait fournir les balises et les objectifs à la base de l'élaboration du projet de design. C'est ici que se pose la question du comment se fait ce passage dans l'enseignement du design urbain dans le cursus du programme d'urbanisme de l'UQAM. Dans ce contexte, nous pouvons nous demander quel est le contexte d'apprentissage du projet dans les ateliers Praxis III, quelle est la démarche proposée dans l'approche de conception (enseigner le projet ou par le projet) et quels sont les résultats attendus des projets à l'échelle du tissu urbain ?

Afin de répondre à ces questions, nous allons nous servir des critères formulés par Strickland dans une édition spéciale de la revue *Urban Design and Planning* sur la formation universitaire en design urbain (Strickland, 2017). Bien que ces recommandations soient davantage inscrites dans une perspective internationale et plutôt anglo-saxonne, elles visent à améliorer l'enseignement et l'apprentissage du design urbain dans les cursus universitaires d'urbanisme. Strickland énonce dix recommandations fondées sur la réalité contemporaine de la pratique du design urbain. Ces critères concernent spécifiquement le contexte d'apprentissage du projet, les démarches conceptuelles proposées et les résultats attendus des projets.

CONTEXTE DU PROJET

Stickland se base sur les fondements de la notion de design urbain (Krieger, Saunders, 2009), pour revenir sur l'importance de favoriser la multidisciplinarité lors de l'élaboration des projets (architecture, paysage, etc.). De plus, dans le cadre de la mondialisation et de la circulation des modèles urbains, les programmes d'urbanisme devraient, selon lui,

préparer les étudiants au contexte d'une pratique ayant une perspective internationale. Il est fondamental pour lui que les étudiants acquièrent aussi la capacité de travailler en équipe et puissent décliner les multiples échelles de structuration du milieu bâti lors de l'élaboration du projet. L'autre aspect relatif aux compétences à acquérir lors du projet concerne la mise en place de jeux de rôle afin de permettre aux étudiants d'entrevoir la perspective et les intérêts variés des acteurs impliqués et de la population concernée dans la mise en place d'un projet de design urbain.

DEMARCHE DE PROJET

Lors du passage de l'analyse à la démarche du projet, il mentionne l'importance de développer des compétences analytiques de recherche et une conscience culturelle et historique afin d'élaborer des projets significatifs ancrés dans la réalité du contexte d'intervention. Il questionne également l'aspect linéaire de la démarche traditionnelle de projet, passant de l'analyse, à l'élaboration d'un concept et de plan d'aménagement, à la communication et à la mise en œuvre de ce plan. Les retours en arrière et les questionnements en cours de route devraient être favorisés, à l'image de la réalité pratique et du déroulement habituel des projets urbains. Il mentionne que la pédagogie doit également permettre aux étudiants de développer leur propre approche de conception.

RESULTATS DU PROJET

Strickland mentionne la nécessité de développer un langage compréhensif de tous dans la communication du projet urbain car il engage la population et une multiplicité d'acteurs. Puisque le projet de design urbain concerne l'espace collectif, il faudrait, selon lui, favoriser la présentation des projets hors des murs académiques auprès des personnes concernées. Enfin, il propose de faire de l'énoncé de guides et de principes de design urbain, les retombées principales du projet de design urbain au lieu se focaliser strictement sur la configuration spatiale proposée.

Voici les critères utilisés dans la recherche pour analyser et évaluer la performance de la pédagogie et de l'approche des ateliers Praxis III.

Contexte du projet

- 1- La multidisciplinarité lors de l'élaboration des projets
- 2- La préparation des étudiants à une perspective internationale de design urbain
- 3- Le travail en équipe et à de multiples échelles
- 4- Les jeux de rôle afin de faire prendre conscience de la variété d'acteurs impliqués

Démarche de projet

- 5- Le développement des compétences de recherche, d'une conscience culturelle et historique
- 6- Le questionnement de la démarche linéaire du projet en intégrant les retours en arrière
- 7- Le développement d'une approche de conception propre à chaque étudiant

Les résultats du projet

- 8- Le développement d'un langage compréhensif de tous
- 9- La présentation des projets concernant l'espace collectif hors des murs institutionnels
- 10- L'énoncé de guides et de principes de design urbain comme retombées des projets d'atelier

Ces critères vont permettre d'évaluer l'enseignement du projet dans la démarche des ateliers Praxis III selon son contexte, son cheminement et ses résultats. Nous allons nous servir des énoncés pédagogiques (devis des produits livrables) et des projets réalisés durant les années académiques 2015-2016 et 2016-2017 afin d'étudier le contexte d'élaboration des projets, la démarche pédagogique employée et les résultats des projets. La recherche doit permettre de dégager les compétences acquises par les étudiants à lire, à analyser, à (re-) concevoir la forme urbaine, à l'échelle du paysage, du tissu urbain et du territoire. L'objectif est de mieux comprendre les bases de l'apprentissage de l'urbanisme comme une discipline de recherche et de design à part entière et ayant ses matériaux propres.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Choay, F. et Merlin, P. (2015) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Éditions du PUF, Paris

Devillers, C. (1994) *Le projet urbain*, édition, Pavillon de l'Arsenal, Paris.

Hillier, B. (1987) La morphologie de l'espace urbain : l'évolution de l'approche syntaxique, *Architecture & Comportement*, vol.3, n.3, pages 205-216.

Krieger, A. and Saunders, W.S. (2009) *Urban Design*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Nijhuis, S, Stolk, E. et Hoekstra, M. (2017) Teaching urbanism: the Delft approach, *Urban Design and Planning*, no 170, Issue DP3, pages 96-106.

Sitte, C. (1889, réédition 1996) *L'Art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Éditions du Seuil, Paris.

Strickland, R. (2017) Ten recommandations for enhancing urban design teaching and learning, *Urban Design and Planning*, no 170, Issue DP3, pages 93-95.

Tsiomis, Y. (2008) *Matières de ville : projet urbain et enseignement*, Éditions de la Villette, Paris.

Le littoral en projet(s)

The littoral in project (s)

Alexandre BRUN

Maître de conférences - Université Paul Valéry Montpellier 3 UMR 5281 ARTDEV – CNRS

Joan CASANELLES

Maître-Assistant - École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon LAURE - BRAUP/MCC

Julie CATTANT

Maître-Assistant - École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon EA 7486 GERPHAU

William HAYET

Maître-Assistante Associée - École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon LAURE - BRAUP/MCC

Vicente MIRALLAVE

Professeur - Université Las Palmas Gran Canaria URSCAPES (TIDES)

Flora PESCADOR

Professeur - Université Las Palmas Gran Canaria URSCAPES (TIDES)

RESUME :

En écho à un programme pluridisciplinaire de recherche (2017-2020) portant sur l'avenir du littoral de la Côte du Golfe du Lion, un atelier d'urbanisme s'est mis en place entre trois établissements, à savoir l'Université Montpellier 3, l'École d'Architecture de Lyon et l'Université de Las Palmas. Ce rapprochement vise deux objectifs. Le premier est de contribuer aux réflexions engagées par les acteurs locaux au sujet des conséquences liées à un double processus de vulnérabilité croissante des villes littorales au risque de submersion marine, et de vieillissement des stations balnéaires. Le second objectif est de former au projet urbain des étudiants issus d'horizons divers (ingénieurs, architectes et universitaires), en réinvestissant des échelles qui chacune relève de l'une ou l'autre de leur formation initiale. Cette communication insiste moins sur la genèse du programme que sur une vision renouvelée, ne serait-ce qu'à travers le prisme de la résilience, du projet urbain.

Mots-clés : projet urbain, risque, littoral, Golfe du Lion, échelle, urbanisme.

ABSTRACT:

Echoing a multi-disciplinary research program (2017-2020) on the future of the coast of the Gulf of Lion Coast, an urban planning workshop was set up between three institutions, namely Montpellier University, the School of Architecture of Lyon and the University of Las Palmas. This rapprochement has two objectives. The first is to contribute to the reflections initiated by local actors about the consequences of a dual process of increasing vulnerability of coastal towns to the risk of marine submersion, and of aging seaside resorts. The second objective is to train students from various backgrounds (engineers, architects and academics) in the urban project, by reinvesting scales that each fall under one or another of their initial training. This communication insists less on the genesis of the program than on a renewed vision, if only through the prism of resilience, the urban project.

Keywords: urban project, risk, coastline, Gulf of Lion, scale, town planning.

La côte du golfe du Lion s'étend de la Camargue à la frontière espagnole sur 220 kilomètres. Ici comme ailleurs, le littoral a longtemps été perçu comme inhospitalier en raison des invasions, des tempêtes et des maladies (Corbin, 1988). Les populations ont préféré jusqu'au 19^{ème} siècle bâtir des villes et cultiver des terres dans les plaines fertiles de l'arc rétro littoral, entre les massifs montagneux du nord et les lagunes du sud (Sagnes, 2001). Sous le Second Empire puis durant la Troisième République, tout a changé : les investisseurs, surtout privés, ont aménagé le littoral que le développement du rail a permis de desservir. Grâce à leur proximité avec les villes de Béziers et Montpellier, des hameaux de pêcheurs situés sur le cordon dunaire (Valras-Plage, Palavas-les-Flots, etc.) sont ainsi devenus des stations balnéaires où se pressaient les gens de la ville à la recherche des bienfaits de la mer (Sagnes, 2001). Les artistes et les écrivains, en particulier les romantiques, ont contribué à promouvoir ce territoire dont l'image a radicalement changé à l'instar de ce qui a pu être observé par ailleurs (Pays-Bas et bien sûr côte fleurie, côte d'Azur...) (Ganibenc, Brun et Hayet, 2017).

Dès les années 1950, l'implantation de la seconde génération de stations balnéaires (La Grande-Motte, Le Cap-d'Agde, etc.) a été programmée dans le cadre de la Mission « Racine », de façon à concurrencer la Costa Brava tout en « littoralisant » l'économie régionale du Languedoc (Racine, 1980). Rétrospectivement, elle a également augmenté l'exposition des biens et des personnes aux risques naturels en localisant des enjeux urbains à moins de 500 mètres du littoral. Les problèmes d'érosion des plages très fréquentées l'été et l'élévation progressive du niveau de la mer de 0,98 cm à l'horizon 2100 (GIEC, 2014) poussent les pouvoirs publics à remettre en cause l'urbanisation du littoral, en particulier dans les zones les plus basses et sableuses (selon l'Observatoire National de la Mer et du Littoral dans une note technique datée de 2012). Des secteurs de la côte du golfe du Lion comme le Sud Biterrois sont désormais si vulnérables au risque de submersion marine, que les collectivités concernées, appuyées par l'État, expérimentent sur les plans architectural et urbain (comme l'agence Obras à Vias), et envisagent de relocaliser une partie des activités commerciales et touristiques à distance de la côte. C'est donc moins en raison du vieillissement des stations touristiques que du réchauffement climatique et de ses conséquences à moyen et long termes, que s'esquisse la réorganisation du littoral régional (Brun et Hayet, 2016).

En quoi la littoralisation de l'économie régionale dans le cadre de la Mission Racine constitue-t-elle aujourd'hui un problème ? Faut-il, et si oui comment, transformer et recycler les cinq grandes unités touristiques de la côte en ville à part entière ? La redistribution spatiale des hommes et des activités destinée à réduire leur vulnérabilité face aux risques (submersion marine mais aussi débordement des fleuves côtiers que sont le Vidourle, le Lez, l'Hérault, l'Orb, etc.) est-elle possible, et où ? En quoi, la logique du projet urbain, et, en corollaire, certains de ses outils tel que le « plan-guide », est-elle précieuse dans un territoire qui n'est désormais plus autre chose qu'un chapelet de villes littorales ? Conscients des enjeux à la croisée de l'urbanisme et des risques, une équipe de recherche composée d'urbanistes montpelliérains et d'architectes lyonnais s'est attachée à élaborer un projet centré sur l'avenir du littoral de la Côte du Golfe du Lion, en réponse à l'appel à projets de recherche lancé en 2016 par la Fondation de France (« Quels littoraux pour demain ? »).

La nature et la variété des interrogations qui ont guidé l'élaboration du projet de recherche expliquent son caractère fondamentalement pluridisciplinaire : l'équipe s'est par conséquent élargie à la géomorphologie, à l'histoire environnementale et urbaine ou encore aux sciences politiques et au droit. Ce projet de recherche - devenu le programme « Des Projets pour le Littoral » une fois lauréat - s'inscrit dans le prolongement des travaux amorcés dans les années 2000 ayant pour objectif de définir la perception des risques aux yeux de ceux qui vivent et travaillent sur le littoral ainsi que les conditions juridiques et institutionnelles de la réorganisation des territoires vulnérables au risque de submersion marine (par exemple, Rey-Valette et Rulleau, 2016). Il s'en différencie néanmoins dans la mesure où il s'agit d'une recherche-action tournée vers le projet urbain, et non d'un dispositif d'observation sociale ou réglementaire. En ce sens, il relève pour beaucoup de la démarche de projet expérimentée avec succès sur le littoral dès 2006 par l'un des « pères » du projet urbain en France, en l'occurrence Christian Devillers, sous l'impulsion du ministère chargé de l'Écologie (Garcez, Devillers, Haumont, Morel et Roux, 2009).

En écho au programme de recherche porté par l'UMR 5281 ART-DEV du CNRS, un atelier d'urbanisme s'est mis en place entre trois établissements, à savoir l'Université Montpellier 3, l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon et l'Université de Las Palmas Gran Canaria. Ce rapprochement poursuit deux objectifs. Il s'agit, d'abord, de contribuer aux réflexions engagées par les acteurs locaux - dont plusieurs, comme le Syndicat du SCOT Biterrois, sont partenaires du programme de recherche - au sujet des conséquences de deux processus qui interagissent, à savoir la vulnérabilité croissante des villes littorales au risque de submersion marine d'une part, et le vieillissement des stations balnéaires. Il est également question de former au projet urbain des étudiants issus d'horizons divers (ingénieurs, architectes et universitaires), en réinvestissant des échelles qui chacune relève de l'une ou l'autre de leur formation initiale.

Cette communication opère un retour sur la vision renouvelée, ne serait-ce qu'à travers le prisme de la résilience, du projet urbain (voir par exemple les contributions dans Thomas et Da Cunha, 2017). En effet, les « modèles » d'aménagement urbain développés du début des Trente Glorieuses jusqu'aux années 1990 s'affranchissant de la nature ainsi que des notions de site et de situation sont désormais remis en cause (le modèle « en râteau » de la côte du Golfe du Lion, modèle d'urbanisation « circulaire » des Iles Canaries du fait de la topographie). Les critiques qui peuvent être faites sur la faible place accordée aux espaces publics ou encore la gestion ardue d'immenses copropriétés, confortent la fin programmée de ces modèles.

Moyennant quoi, à cheval sur les axes 3 et 5 du colloque, la communication insiste sur l'émergence d'un projet urbain « prospectif » destiné à interpeller les pouvoirs publics. Pas moins « analytique » que la plupart des travaux relevant de l'observation, ce travail met même à jour certaines contradictions stratégiques, alors que débute la mise en œuvre du « Plan Littoral 21 » en France. La communication veut aussi éclairer l'auditoire sur la porosité entre le programme de recherche et le dispositif pédagogique parallèle, ainsi que sur le repositionnement progressif des équipes des trois établissements impliqués, dont l'un (celui de Las Palmas) est mondialement reconnue pour son enseignement et sa recherche dans les études urbaines « par le projet » (voir l'ouvrage de synthèse *Re_ARCH'Y*, Mirallave V., Pescador F., Casanelles J., 2015). Il s'agit de montrer combien l'enseignement du projet par le projet est mutuellement profitable aux étudiants, aux enseignants et parfois aux territoires eux-mêmes.

Si l'on s'accorde à penser que l'enseignement du projet urbain ne peut plus se satisfaire d'être d'ordre doctrinaire avec la transmission d'un seul savoir-faire aux séries de procédures de conception identifiées et circonscrites ; et si l'on considère que la pratique de la conception des lieux et des milieux habités doit répondre à la complexité des nouvelles situations critiques de notre monde... Enseigner le projet urbain peut consister alors à rechercher et définir les conditions de possibilité qui s'ouvrent pour l'urbanisme aujourd'hui, non seulement en s'appuyant sur des résultats de recherche autour des études urbaines mais en constituant bien en soi une forme de recherche par et autour du projet, notamment prospectif.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Brun A., Hayet W., 2016 « S'adapter ou reculer face au risque de submersion marine : analyse du bâti et des infrastructures du littoral du sud biterrois », Colloque Ville Durable, 15- 17 juin 2016, Université Paul Sabatier, Toulouse, France.

Corbin A., 1988, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage*, Paris, Aubier.

Ganibenc D., Brun A., Hayet W., 2017, « Adaptation du littoral urbanisé face au risque de submersion marine - Apport de la peinture et des récits de voyage du XIXe siècle sur l'état de l'environnement du littoral héraultais avant l'urbanisation des années 1960 », Colloque International, *France-Colombie. La ville durable comme projet : enjeux contemporains. Regards croisés et perspective*, Institut National des sciences appliquées de Lyon, 26-27 juin 2017, Lyon, France.

Garciez C., Devillers C., Haumont A., Morel V., Roux J.-M., 2009, *Le littoral en projets*, collection « Grands Territoires », Marseille, Parenthèses.

GIEC, 2014: Changements climatiques 2014: Rapport de synthèse. *Contribution des Groupes de travail I, II et III au cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat* [Sous la direction de l'équipe de rédaction principale, R.K. Pachauri et L.A. Meyer]. GIEC, Genève, Suisse, 161 p.

Mirallave V., Pescador F., Casanelles J., 2015, *re_ARCH'Y. Research and project in architecture - Research by Design*, Lyon, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon.

Racine P., 1980, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc Roussillon*, Vendargues collection « Témoignages », Édition du Midi-Libre.

Rey-valette, H., Rulleau, B. 2016, Gouvernance des politiques de relocalisation face au risque de montée du niveau de la mer. *Développement Durable et Territoires*, 7(avril), 1-13. Retrieved from <https://developpementdurable.revues...>

Sagnes J., 2001, L'aménagement touristique de la côte du Golfe du Lion , in : Sagnes J., *Deux siècles de tourisme en France*, Perpignan, PUP, p.64.

Thomas (I.), Da Cunha (A.), eds. 2017, *La ville résiliente*, Presses Universitaires de Montréal, 235-248.

Appréhender les enjeux de la ville contemporaine par l'exercice du projet d'architecture

Understanding the challenges of the contemporary city through the exercise of the architectural project

Gabriella TROTTA-BRAMBILLA
Maître Assistant Associé à l'ENSA Grenoble
LabEx Architecture Environnement et Cultures Constructives
trota.g@grenoble.archi.fr

RESUME :

Dans cette proposition de communication, le projet est considéré non tant comme une finalité d'apprentissage en soi, mais plutôt comme un instrument invitant les étudiants à se forger une pensée urbaine pluridisciplinaire et à appréhender les enjeux qui émergent de l'étude de la ville contemporaine. L'analyse concerne un enseignement du projet architectural et urbain à l'ENSA de Grenoble dans lequel l'apprentissage de l'architecture est pensé en fonction de la compréhension des enjeux de la ville contemporaine et où la dimension urbaine prime sur d'autres logiques de conception (formelles, constructives, réglementaires, etc.). On cherche à montrer ici que la prise en compte des questions urbaines ne dépend pas de la dimension du projet à concevoir, mais plutôt du point de vue adopté. Bien que le type d'enseignement décrit ne fasse pas l'unanimité chez les enseignants des ENSA, on peut tout de même observer une évolution dans la manière d'aborder la formation par le projet, démarche de plus en plus entendue comme fédératrice d'apports pluridisciplinaires et de compétences à la fois théoriques et pratiques.

Mots-clés : enseignement/apprentissage par le projet ; architecture urbaine (théories et pratiques)

ABSTRACT:

In this communication, the design activity is not considered as a learning goal in itself, but as an instrument to give students a multidisciplinary urban culture and the keys to understand the new challenges for the contemporary city. The analysis concerns an architectural and urban design teaching at Grenoble School of Architecture, in which the urban issues take precedence over other design issues. We try to show here that the consideration of urban issues does not depend on the dimension of the project to be conceived, but rather on the point of view adopted. Although the type of teaching described is not unanimous among the teachers, we can still observe an evolution in the way in which design activity is approached in teaching, with multidisciplinary contributions, both theoretical and practical.

Keywords: design-based learning/teaching; urban architecture (theories and practices)

Après une première réflexion concernant l'enseignement par le projet urbain à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble en tant que méthode capable de solliciter la réflexivité des étudiants et des enseignants travaillant ensemble à explorer les retombées de différents scénarios d'aménagement (Trotta-Brambilla, 2015), ainsi que de l'utilisation de visions prospectives pour la ville et le territoire comme outil de discussion avec les acteurs dans le cadre d'une démarche de recherche partenariale (Novarina et Trotta-Brambilla, 2015) et, plus largement, comme instrument de recherche fédérateur de disciplines et méthodes (Trotta-Brambilla, 2013 et 2017), l'objectif de cette communication est de revenir sur l'enseignement en forme d'atelier de projet mais, cette fois, tel que dispensé dans les Écoles d'architecture.

ENJEUX DE LA SENSIBILISATION DES FUTURS ARCHITECTES A L'URBAIN

Dans cette proposition de communication, le projet est considéré non tant comme finalité en soi (bien qu'il s'agisse d'une compétence requise pour obtenir, en fin d'études, le diplôme d'architecte), mais plutôt comme instrument invitant les étudiants à se forger une pensée urbaine pluridisciplinaire et à appréhender les enjeux qui émergent de l'étude de la ville contemporaine.

Lorsque G. Faburel (2017) dénonce la relativement récente orientation vers l'action des formations françaises en urbanisme, on peut se demander à qui reviendrait la tâche d'assumer ces compétences « pragmatiques », indispensables pour fabriquer une ville qui se veut durable et de qualité. Si c'est effectivement aux ENSA ou aux Écoles d'ingénierie de former des « techniciens » de l'urbain (chose dont on pourrait tout de même discuter), il devient indispensable de sensibiliser le plus tôt possible les futurs concepteurs aux enjeux de la ville. L'accompagnement des étudiants en atelier de projet, réalisé tant par des chercheurs que par des professionnels, favorise la prise de conscience du rôle que ces futurs architectes auront dans les processus de fabrication de la ville et des relations qu'ils devront entretenir avec les autres acteurs urbains. De plus, l'enseignement par le projet met en avant la complexité sous-tendue aux multiples tensions entre logiques différentes (urbaines, environnementales, constructives, budgétaires, etc.), avec lesquelles il faut composer.

Mais, si d'une part, il est nécessaire de faire acquérir aux étudiants en architecture un certain nombre de compétences techniques, la compréhension de la complexité de la ville contemporaine ne peut pas reposer seulement sur cet aspect. L'enseignement par le projet peut alors contribuer à forger une culture de l'urbain en faisant émerger des questionnements bien plus larges que la « simple » résolution des problèmes posés par la construction d'un bâtiment, puisque (si l'on suit Arab et Bourdin, 2017) on ne peut pas réduire l'activité de conception urbaine à la question de la composition spatiale.

POSITIONNEMENT ET METHODE DE L'ENSEIGNEMENT

Il est tout d'abord nécessaire d'introduire quelques précisions préalables concernant le positionnement de l'enseignement que l'on souhaite soumettre à débat dans la communication.

Il s'agit, en fait, d'un positionnement particulier (bien qu'il s'encadre, plus largement, dans la continuité des théories de l' « architecture urbaine », selon la définition précisée par C. Mazzone (2014), qui ne se prétend pas représentatif de la bien plus riche réflexion portée par les ENSA¹ concernant les (nouvelles) pensées du projet et les relations que ce dernier entretient avec la recherche.

D'ailleurs, ces réflexions sont principalement conduites dans le champ disciplinaire nommé « Ville et Territoire » (VT), alors qu'ici l'on souhaite dresser notre bilan à partir d'enseignements dispensés dans le domaine appelé « Théories et pratiques de la conception architecturale et urbaine » (TPCAU) : cette distinction n'est pas anodine, car elle présuppose de construire un enseignement de l'architecture où la dimension urbaine a un poids très important et prime sur d'autres logiques de conception (formelles, constructives, réglementaires, etc.). On cherche à montrer ici que la prise en compte des questions urbaines dans le projet ne dépend pas de sa dimension et qu'il n'est pas nécessaire de s'attaquer à une grande opération ou projet urbain pour inviter les futurs concepteurs à regarder le bâtiment du point de vue de l'habitant et de l'usager de la ville. Enfin, ce positionnement se distingue des plus courants pour au moins deux autres raisons : d'une part, l'objectif des ateliers de projet est – le plus souvent - de développer des projets sous la direction d'un professionnel qui travaille avec les étudiants dans une configuration similaire à l'organisation d'une agence d'architecture², alors qu'ici l'enseignement est dirigé par un chercheur et a l'objectif de mener une réflexion large sur la ville plutôt que d'apporter des solutions ponctuelles ; d'autre part, chaque enseignant peut choisir d'insister particulièrement sur des thèmes et des contextes divers, qui ne concernent pas toujours la ville³.

La proposition de communication s'appuie sur plusieurs expériences d'enseignement par le projet à l'École d'Architecture de Grenoble et principalement sur des ateliers réalisés en deuxième année de Licence. Il s'agit d'un moment très particulier dans le programme pédagogique de l'ENSAG, car c'est la première fois que les étudiants abordent un projet allant au-delà de l'objet architectural pour le localiser dans un contexte (urbain) et le mettre à l'épreuve. Le thème traité est celui de l'habiter, à différentes échelles (de la ville, du quartier, de l'ensemble de logements, du logement partagé ou individuel). Plusieurs sites potentiellement « mutables » et retenus capables de susciter des questionnements concernant la fabrique de la ville sont identifiés à priori par les enseignants.

Le travail de conception est organisé en étapes, comprenant toujours l'analyse d'autres projets, considérés comme porteurs de « leçons », et leur mise en perspective. Chacune des phases est constituée d'un travail individuel et d'un travail en groupe, afin que la production individuelle puisse être interprétée aussi comme un scénario comparable avec les autres et permettant de faire émerger les caractères saillants du site urbain à différentes échelles, ainsi que d'engager une réflexion commune concernant avantages et désavantages de chaque solution.

1 On peut citer ici, à titre d'exemple, les séminaires inter-écoles « Ville, Territoire, Paysage » récemment tenus à l'ENSAP de Lille ou les travaux du Réseau Espace Rural & Projet Spatial portés par l'ENSA de Saint-Étienne.

2 Ce qui présente l'avantage de mettre en situation professionnelle et contribuer à une formation plus professionnalisante.

3 On peut par exemple citer deux masters de l'ENSAG qui se consacrent plus spécifiquement aux territoires ruraux ou de montagne. D'ailleurs, il est important de conserver cette diversité d'approches dans les écoles, qui est à considérer comme une richesse.

Le semestre prévoit trois ateliers parallèles, conduits de manière coordonnée pour ce qui est du thème (résidence pour étudiants) et du quartier. L'enseignement analysé ici se distingue de deux autres par une approche inscrite dans les théories de l'architecture urbaine, alimentant le projet d'architecture principalement par des analyses typomorphologiques et ayant l'ambition de faire émerger des connaissances sur la ville par le biais du projet, dans la lignée de travaux précurseurs comme ceux de S. Muratori, qui dans les années 1950 à Rome prônait l'exercice du projet architectural et urbain avec le même but (d'où ses études pour des histoires urbaines « opérantes », inspirées par les historiens et géographes urbains français comme Poëte et Lavedan, mais reappropriées du point de vue du concepteur). À la différence de Muratori, l'enseignement décrit ici vise à faire prendre conscience aux étudiants non tant des processus de genèse de la ville historique (thème que l'on peut considérer désormais largement exploré) mais plutôt des jeux d'acteurs qui régissent actuellement la « fabrique de la ville ordinaire » (d'où la nécessité d'une équipe encadrante pluridisciplinaire, comprenant autant des chercheurs que des praticiens en différents domaines).

Bien que pas du tout nouveau, ce positionnement ne fait pas consensus chez les enseignants des ENSA, tout comme il ne le faisait pas à l'époque de Muratori, où les théories du Mouvement Moderne (dont Muratori critiquait notamment l'effet de rupture par rapport aux formes urbaines précédentes) prévalaient dans l'enseignement du projet architectural, qui était principalement abordé comme « objet unique », avec peu de relations avec les espaces et les temps de la ville. Muratori fut le premier à proposer à la faculté d'architecture de Rome des thèmes de projet allant au-delà de l'édifice pour mettre en avant la nécessité de la conception de tissus urbains cohérents (Caniggia, 1994), s'opposant à la composition entendue par les modernes comme disposition libre de plusieurs bâtiments dans un espace neutre, sans hiérarchies entre espace publics et privés (Panerai, Castex, Depaule, 1997), niant profondément l'histoire des formes urbaines. D'ailleurs, il n'est pas envisageable aujourd'hui de penser la ville durable seulement comme addition de bâtiments énergétiquement performants mais ne répondant pas à des stratégies urbaines et territoriales d'ensemble.

La vision systémique du projet prônée dans la méthode mise en place soulève un certain nombre de questionnements concernant les rapports architecture/ville, dont les principaux sont listés ci-dessous.

1. *Comment penser la densité par la forme urbaine et architecturale ?* Enjeu fondamental des villes contemporaines, mais aussi indicateur perçu avec méfiance par les habitants, il demande la conception de formes d'habitat qui conjuguent une densité urbaine contribuant à la lutte contre la consommation du sol avec le besoin croissant d'être « chez soi », de préserver l'intimité, l'ensoleillement et les vues, de se protéger de vis-à-vis, etc.
2. *Comment penser l'organisation du/des bâtiment/s par rapport à la mobilité urbaine ?* Cela suppose la prise en compte de plusieurs modes de déplacement via la présence ou l'absence d'espaces de parking pour les voitures et les vélos, la hiérarchie et la localisation des entrées, etc.
3. *Comment penser l'architecture du/des bâtiment/s par rapport à l'espace public, lien principal avec la ville existante ?* Cette question est interprétée dans les projets comme une portion d'espace ouvert offert à la ville, la cession d'une partie de la parcelle afin de garantir la continuité du trottoir, le prolongement de l'espace public urbain dans un espace collectif privé fonctionnant comme espace de transition vers les logements, etc.

4. *Comment penser le rapport à l'environnement et au paysage ?* Cette question oblige à concevoir des bâtiments capables d'intégrer une réflexion sur les changements climatiques et cela non seulement par le biais de dispositifs techniques, mais aussi par une bonne orientation du bâtiment et par la recherche d'un équilibre avec la place réservée au végétal.

5. *Comment penser le programme du/des bâtiment/s pour saisir les opportunités offertes par la ville ?* L'enseignement prévoit un projet d'habitat, mais la définition du programme est spécifique pour chaque site de projet et chaque étudiant, ainsi que progressive (murissant avec la connaissance du site), ce qui soulève des interrogations plus larges, comme la question de la mixité sociale (mise en place via la diversité typologique) ou de la mixité fonctionnelle (par exemple via l'intégration, dans un rez-de-chaussée donnant sur un cours trafiqué, où il ne serait pas judicieux de localiser des logements, d'un petit équipement mutualisé avec le quartier ou de commerces).

6. *Comment penser les différentes temporalités du projet, du court au moyen et long terme ?* La pratique du projet invite à réfléchir sur les modes dont la ville se fabrique aujourd'hui, très souvent sur soi même (et c'est particulièrement le cas de Grenoble), par mutation (souvent densification) d'un tissu existant et seulement en partie consolidé, mais aussi par l'évolution des règlements urbanistiques, qui génèrent des nouvelles formes urbaines.

APPORTS METHODOLOGIQUES SPECIFIQUES DE L'APPRENTISSAGE PAR LE PROJET

La formation des étudiants par le projet leur donne une base méthodologique solide et synthétique (dans le sens étymologique du terme, c'est-à-dire capable de « mettre ensemble » des éléments hétérogènes, expressifs de la complexité de la ville et sélectionnés comme matériaux du projet), par laquelle les futurs architectes seront, a minima, en mesure de :

- comprendre le territoire (entendu comme ensemble de relations entre une société et l'espace qu'elle habite) du projet et ses enjeux ;
- généraliser certaines des thématiques développées dans leurs projets, dans les projets de leurs camarades (mise en commun et discussion des projets) et dans les projets étudiés sous conseil des enseignants ou proposés par les étudiants eux-mêmes;
- élaborer des outils d'analyse et exploration pour et par le projet.

Selon P. Viganò (2012), le projet a, en fait, une triple attitude à la synthèse (par la conceptualisation, par la description, par la prévision). La « pédagogie active » mobilisée dans les enseignements de projet invite les étudiants (mais aussi l'architecte professionnel et l'enseignant-chercheur) à réinterroger en permanence leurs acquis (Trotta-Brambilla, 2015) tout en privilégiant une structuration rigoureuse du problème (*problem setting*) avant même d'en chercher les solutions possibles (*problem solving*), comme rappelé dans les études sur le praticien réflexif de D.A. Schön (1994). L'objectif de cet enseignement par le projet, en fait, n'est pas tant d'apprendre à « faire du projet », mais plutôt :

- d'apprendre à problématiser, et en cela l'intérêt de l'apprentissage par le projet est que la question peut être posée et/ou reformulée par l'étudiant, alors que dans l'apprentissage par résolution de problème la question est posée au préalable et par quelqu'un d'autre ;

- d'apprendre à envisager le futur en réinterrogeant l'histoire via l'étude de ce que les architectes appellent couramment « références » ou « précédents », que l'on pourrait comparer à l'apprentissage par études de cas.

Cette approche par le projet, qui doit permettre de se forger une « culture du projet » (comprenant tant les projets réalisés que les théories qui les ont encadrés), cherche notamment à prendre en compte la remarque de T. Paquot (2010) à propos de « nos urbanistes » qui « n'inscrivent pas leurs réflexions et leurs actions dans le pas de leurs prédécesseurs », au risque de produire la résurgence (déjà apercevable dans certains grands projets urbains et métropolitains actuels) des formes du Moderne déjà largement critiquées.

EN GUISE DE CONCLUSION : LE RISQUE D'UN IMPENSE DISCIPLINAIRE

Trop souvent considéré comme une pratique ne concernant que l'apprentissage d'un métier, l'exercice du projet architectural et urbain est aussi une manière d'aborder critiquement le rapport entre théories urbaines et réalisations concrètes. En contrepoint de chercheurs qui, comme G. Faburel (2017), dénoncent un « impensé socio-écologique » dans des formations en urbanisme de plus en plus professionnalisantes, s'appuyant sur l'enseignement par/du projet qui singerait les écoles d'architecture, on cherche ici à montrer la capacité de l'activité de conception à interroger les processus et les contenus (stratégiques et théoriques) de la fabrication de la ville contemporaine. Dans la discipline de l'architecture, souvent considérée comme objet d'étude de la part d'autres disciplines (SHS, sciences de l'ingénieur), il existe le même risque d'impensé disciplinaire. Il est nécessaire de faire évoluer ces savoirs spécifiques, et surtout ceux développés sur et à partir du projet, afin qu'ils puissent être en phase avec leur temps.

On peut observer que dans les ENSA, bien que le positionnement présenté ici ne fasse pas l'unanimité, l'enseignement du projet évolue pour répondre à cette nécessité, ainsi que pour tenter de reconstituer le lien entre projet et recherche. Le projet est entendu de plus en plus comme moyen plutôt que comme fin en soi, comme fédérateur d'apports pluridisciplinaires, de compétences à la fois « humanistiques » et « techniques » (Cocco, 2017), théoriques et pratiques. L'objectif de ce type d'enseignements est de sensibiliser les futurs architectes aux enjeux de la ville contemporaine (ce qui ne se réduit pas au respect des règlements d'urbanisme) et de faire acquérir aux étudiants d'architecture des compétences complémentaires à celles d'autres professionnels de l'urbain, parmi lesquelles la capacité à dialoguer avec ces autres figures.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Arab N. et Bourdin A., 2017, « La conception en urbanisme: un objet de recherche », *Riurba* n° 3 (<http://riurba.net/Revue/la-conception-en-urbanisme-un-objet-de-recherche/>)
- Caniggia G., 1994, « Saverio Muratori. La didattica e il pensiero », in : M. Montuori (dir), *Dieci maestri dell'architettura italiana. Lezioni di progettazione*, Electa, Milano, 298 p.
- Cocco G.B., 2017, *La deriva del progetto urbano. Perdere e riprendere la rotta*, Lettera Ventidue Edizioni, Siracusa, 191 p.
- Faburel G., 2017, « Les formations universitaires en urbanisme en France : un nouveau gouvernement des corps (de métiers) », *Cybergeog : European Journal of Geography* [En ligne], Débats, Les métiers de la ville, mis en ligne le 30 juin 2017, consulté le 02 février 2018. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/28473>.
- Ingallina P., 2010 (2001), *Le projet urbain*, Presses Universitaires de France, Paris, 128 p. Mazzoni C., « L'architecture urbaine, cinquante ans après », *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 30/31 | 2014, 41-46.
- Novarina G., Trotta-Brambilla G., 2015, « Aborder la ville et ses territoires par le projet ? Lectures du territoire, scénarios et implication des acteurs », *Colloque APERAU – La fabrique de la ville*, Rennes, 1-5 juin 2015
- Panerai Ph., Castex J., Depaule J.C., 1997 (1977), *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Éditions Parenthèses, Marseille, 196 p.
- Paquot T. (dir.), 2010, *Les faiseurs de villes*, Infolio, Gollion, 509 p.
- Schön D.A., 1994 (1983), *Le praticien réflexif. À la recherche du savoir caché dans l'agir professionnel*, Les Éditions Logiques.
- Trotta-Brambilla G., 2013, *Infrastructure, territoires et projets. L'exemple de la ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin-Milan*, Thèse de Doctorat, Institut d'Urbanisme de Grenoble
- Trotta-Brambilla G., 2015, « De l'application du modèle à la transposition raisonnée de l'exemple: quelle(s) modalité(s) d'enseignement de l'urbanisme durable ? », in : G. Debizet et P. Godier (dir.), *Architecture et urbanisme durables. Modèles et savoirs*, Cahiers du réseau Ramau n.7 (actes du Colloque Ramau, Paris, 14-15 novembre 2013)
- Trotta-Brambilla G., 2017, « Quelle place pour le projet dans la recherche en Études Urbaines? », *Carnet de recherche Proiectus*, publié le 19 septembre 2017
- P. Viganò, 2012, *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Metis Presses, Genève

« La recherche par le projet » en architecture : une opportunité pour une perspective scientifique ?

« *Research by design : a scientific method for architecture ?* »

Séverine STEENHUYSE
 Laboratoire project[s]
 ENSA-Marseille, ED 355, AMU
 severine.steenhuyse@marseille.archi.fr

RESUME :

La notion de « projet » est centrale au sein de la discipline architecturale. Les enseignements dispensés dans les établissements y consacrent un large quota horaire, et fondent leur spécificité et leur légitimité scientifique sur cette démarche bien particulière. Le laboratoire project[s] de l'Ecole Nationale d'Architecture de Marseille cherche à fédérer les connaissances en architecture autour de l'approfondissement de cette notion, des pratiques qui s'y attachent et des savoirs qui en découlent. Il réunit des chercheurs aux compétences variées qui travaillent aussi bien sur la pédagogie du projet, que les objets urbains multiscalaires issus du projet, ou au développement d'outils numériques manipulant les paramètres d'ambiances ou de risque. A travers l'éclaircissement épistémologique de la « recherche par le projet » dans une perspective scientifique, comment rendre compte de l'efficacité de la notion de projet dans le champ de l'architecture, à ses différents niveaux d'exercice ?

Mots-clés : recherche en architecture, projet, épistémologie, pratiques architecturales, enseignement

ABSTRACT:

« Project » is a central notion in the architectural field. Teaching focuses on this exercise, and schools of architecture structure their pedagogical proposal on this notion. The « project[s] » laboratory of research of Marseille School of Architecture works with the « project ». He would like to explore the specific teaching project by the workshop, but also compare different processes used in territory, urban, landscape planning or architectural projects. He also develops numeric tools to work on ambiances and risks. To precise in what could consist « research by project », we propose to come back on the epistemology of the constitution of the field of architecture, to question its chances to be considered as a scientific activity. However, it is question to understand how does the process of design acts in every level of producing knowledges in architecture.

Keywords: architectural research, process of design, epistemology, architectural activities, teaching

PROPOSITION

Héritant de la démarche de son créateur, Stéphane Hanrot¹, qui en a formulé le programme scientifique à l'occasion de la fusion de deux laboratoires de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille (ENSAM)², l'Unité de Recherche (UR) project[s] développe depuis 2014 une réflexion centrée sur la question du projet : « *L'Unité de Recherche project[s] est centrée sur le projet envisagé comme processus de conception et de réalisation conduit par un auteur [BOUTINET, 2012]. Elle s'intéresse en particulier aux projets qui transforment le cadre de vie à travers les disciplines de l'architecture, du paysage, de l'urbanisme, de l'ingénierie, du design et de l'art.* », [HANROT, 2016, p2].

L'Unité de Recherche project[s] a choisi ce positionnement scientifique afin de questionner les évolutions des pratiques de projet dans le contexte des mutations technologiques, sociales et économiques actuelles : « *Face aux mutations de la société et à la complexité croissante des systèmes spatiaux multiscalaires mis en jeu par les projets, les différentes disciplines de projet sont mobilisées entre elles dans des pratiques collaboratives de conception, souvent pluridisciplinaires. Comment alors redéfinir et adapter le processus de projet pour aborder ces nouveaux enjeux sociétaux ?* », [HANROT, 2016, p2].

Enfin, les perspectives de réflexion des membres s'y situent en permanence à deux niveaux, puisqu'il s'agit de mettre en œuvre à la fois des démarches de recherche s'appuyant sur des pratiques de projet - « la recherche par le projet » -, notamment à travers des sessions de workshop, mais qu'il s'agit également d'engager un questionnement réflexif sur sa propre pratique afin d'informer la démarche de projet placée au cœur de la discipline : « *Les membres de l'unité de recherche proposent ainsi de développer la théorie du projet et d'en renouveler les pratiques* », [HANROT, 2016, p2].

Pour répondre à ces questions, l'UR a développé une stratégie de recherche par axes, qui rend compte des domaines de compétence des membres, et un questionnement transversal, destiné à fédérer des dynamiques collectives autour des problématiques abordées. Le laboratoire structure aujourd'hui son activité suivant cinq axes : « la pédagogie réflexive du et pour le projet », « les territoires et objets multiscalaires en projet », « projeter face aux risques », « les ambiances, l'environnement et le projet », et « les modèles numériques et méthodes pour le projet ».

Il faut également rappeler que la question du projet est au cœur des problématiques de la pédagogie des écoles d'architecture depuis leur refondation en Unités Pédagogiques (UP), après 1968. Mais une autre question a émergé en parallèle de cette refonte pédagogique, celle de la possibilité de constituer une recherche dans le champ de l'architecture.

1 Stéphane Hanrot est décédé le 4 septembre dernier, et une direction collective a été proposée à l'assemblée du laboratoire afin de poursuivre son travail et de permettre de continuer les activités du laboratoire.

2 Le laboratoire historique ABC de l'ENSAM, créé en 1969 par Roger Dabat, architecte, et René Perrin, géographe et le laboratoire Insartis, créée en 2004 et habilitée en 2006.

Eric Langereau [LANGEREAU, 2010, p47] rappelle à ce titre les différentes étapes relatives à la mise en place progressive de cette recherche, depuis sa mission initiale d'expertise au sein des Commissions du Plan (1972-1982), puis dans le cadre de sa vocation à structurer les savoirs en architecture (1982-2002), jusqu'à sa reconnaissance récente via l'institution du doctorat en architecture (2005). Il souligne ainsi la double difficulté qui l'a accompagnée depuis sa naissance : celle d'une reconnaissance professionnelle et parfois institutionnelle, qui semble aujourd'hui en phase de pérennisation, ainsi qu'une difficulté à s'insérer dans le cursus de la formation classique de l'architecte.

La réflexion portée par Stéphane Hanrot s'inscrivait dans cette perspective de renforcement du rôle pédagogique de la recherche au sein de la formation de l'architecte à travers la définition d'un modèle d'articulation permettant la collaboration entre l'enseignement, la pratique et la recherche, qui se serait idéalement équilibré dans le dispositif pédagogique du workshop.

Il développait une ambition suivant deux perspectives. La première voulait faire de l'architecture une discipline scientifique, à l'égale des disciplines avec lesquelles elle collabore en permanence telles que les sciences de l'ingénieur. Il s'appuyait notamment sur la théorie des systèmes développée par Rechten pour étayer son argumentation, en envisageant l'architecture comme une science de la complexité. Cette fondation théorique allait enfin donner sa légitimité scientifique à la recherche en architecture et au travail réalisé dans les laboratoires de recherche. La seconde voulait travailler à l'articulation de la pratique professionnelle, de l'enseignement et de la recherche, via une proposition pédagogique fondée sur l'activité de projet, le workshop.

La création du laboratoire project[s], comme il l'avait énoncé dans son mémoire de HDR [HANROT, 1999, p13], devait permettre le développement de ces intuitions dans le cadre d'une proposition doctorale, qu'il avait mise en œuvre à partir de 2008 en créant une des premières écoles doctorales en école d'architecture. Enfin, la création du laboratoire était l'occasion de questionner la théorie réflexive sur le projet, afin de voir la démarche de projet reconnue à la fois comme démarche spécifique des architectes (et des autres concepteurs d'espaces) et génératrice d'un savoir spécifique, donc d'une science.

Au vu de ce contexte précisément focalisé sur la question du projet, l'intitulé de l'appel à proposition offrait l'occasion d'approfondir quelques unes des questions posées dans ce cadre.

Les éléments qui nous mobilisent précisément ici vont essentiellement concerner les enjeux relatifs à la redéfinition des termes d'une assise scientifique pour la discipline architecturale. Le doctorat, créé à la suite de la réforme de 2005, a déjà permis de produire un certain corpus de thèses³ depuis 2008. Pourtant, il n'existe toujours pas de définition claire et partagée de la recherche en architecture dans laquelle l'ensemble de la discipline se reconnaîtrait, comme cela peut être le cas dans une autre science appliquée telle que l'est la médecine, notamment. Les savoirs produits ne sont donc pas pour l'instant mis au service d'un projet de valorisation de la discipline et des connaissances qu'elle génère. Ce manque de lisibilité affaiblit largement la discipline et la définition de son identité.

Deux questions se posent alors : est-il encore possible de fédérer les différentes pratiques de la conception architecturale dans une discipline commune aujourd'hui ? Et d'autre part, autour de quelle notion, ou de quel désir collectif, pourraient se structurer les savoirs issus des différentes pratiques de la discipline ? Ces questions rejoignent dans ce sens l'intitulé de l'appel à proposition autour de la question du projet. L'hypothèse avancée ici est que le « projet », ou « la démarche de projet », ou encore « le processus de projet », peut encore constituer un argument central et spécifique de la discipline. Mais encore faut-il préciser lequel, et donc, en premier lieu ce que l'on entend effectivement par « projet ». La deuxième hypothèse, d'aspect méthodologique, est de croire que la reformulation des attendus scientifiques fondamentaux peut permettre de mieux structurer la pensée de ce champ disciplinaire organisé autour du projet.

Notre intention principale étant de questionner ce qui pourrait caractériser « une recherche par le projet », dans la perspective de faire de l'architecture une discipline à vocation scientifique centrée sur la démarche de projet, il sera ici question de reposer quelques critères fondamentaux permettant de définir une discipline scientifique. A partir de quel moment devient-on une discipline scientifique ? Comment passe-t-on du champ architectural à la discipline de l'architecture, et cela est-il même possible ? Comment construit-on un champ de connaissances à partir d'une discipline essentiellement pratique ?

Pour répondre à ces questions, plusieurs voies d'explorations sont envisagées, qui vont également permettre d'alimenter les différents axes de questionnement proposés dans le cadre de l'appel à contribution. La première est de nature fondamentale et théorique. Elle cherche ses assises dans la philosophie, et plus particulièrement dans l'épistémologie. La seconde se situerait dans un espace théorique intermédiaire, cher à la discipline, entre doctrine et théorie, porté par le champ de la recherche architecturale depuis quarante ans, cherchant sans relâche des fondations théoriques, mais également mobilisé par des enjeux pédagogiques dans la relation de la recherche à l'enseignement. Enfin, pas de légitimité dans le champ de l'architecture sans la parole des praticiens. Qu'ont-ils à dire de leur côté sur la définition du projet, sur ce qu'ils en perçoivent dans leur pratique et sur son devenir ? A travers ces trois approches, il sera vraisemblablement possible d'alimenter de manière privilégiée l'axe 2 concernant l'enseignement les différents cadres d'exercice du projet, mais également l'axe 3, dans la nécessaire relation de la recherche à l'enseignement.

Ces trois moments de questionnements structurants permettront d'approfondir chacune des manières d'envisager la question du projet au sein de la discipline architecturale. Le questionnement épistémologique permettra de reposer la question de la nature des connaissances produites par l'architecture et la démarche de projet. Elle sera mis en œuvre à partir de la reprise des enjeux de la démarche scientifique classique, à partir de ses objectifs de fondation de connaissances - évolutifs, mais formant un cadre - comme peut l'être par exemple la typologie architecturale.

Un bilan de la discipline sera donc produit à partir de considérations philosophiques posées par les scientifiques eux-mêmes permettant notamment de « *mettre en lumière les ressorts de la découverte scientifique, [d'] évaluer les moyens conceptuels à l'œuvre pour constituer l'objectivité et [d'] interroger les modes d'organisation de la communauté des savants* », comme le rappelle Jacques Monod, cité par Jean-Michel Besnier. Et cela, notamment parce que « *pour qu'une théorie de la connaissance soit envisageable, il faut au moins que soit clairement distingué le sujet qui connaît et l'objet à connaître.* », dit encore ce dernier [BESNIER, 1998].

Cette démarche se situera dans une quête épistémologique d'identification de la spécificité des processus de pensée et de production de connaissances en architecture qui permettront de la situer l'architecture « *dans une expérience du savoir* » [GRANGER, 1984, p61.].

La deuxième partie s'appuiera sur le bilan des enjeux posés par les chercheurs identifiés au sein de la discipline. A travers la recension d'une histoire récente, il s'agira de faire ressortir les acteurs, le contenu de leurs enjeux et de leurs attentes vis-à-vis de la discipline, notamment au moment de l'institutionnalisation de cette recherche par la création du doctorat en architecture [ARLOT, 2005]. Qui sont effectivement ces pères fondateurs de la démarche de recherche dans la discipline ? Quels ont été leurs objectifs, leurs critères d'objectivation, leurs ambitions ? Quel était leur lien à la pratique, à l'enseignement ? Quel paysage dressent-ils finalement de la discipline architecturale et d'une éventuelle « science du projet » ?

Enfin, le questionnement sur la définition d'une « recherche par le projet » implique la définition de la notion de projet lui-même, qui s'appuiera ici sur deux points de vue complémentaires de la notion. D'un côté, il s'agira de revenir sur la définition du projet, telle qu'à pu l'entreprendre notamment Jean-Pierre Boutinet [BOUTINET, 1993, p5], comme « *conduite éminemment personnelle par laquelle je concrétise ma pensée, mes intentions par un dessin approprié* », également comme « *conduite d'anticipation [...] d'un individu ou d'un groupe qui se refuse de vivre au jour le jour.* ». Et d'un autre côté, il s'agira de questionner le champ professionnel et le regard qu'il porte sur sa propre activité, permettant de recueillir un certain nombre d'informations sur la variété des activités professionnelles exercées. Ce questionnaire sera en premier lieu adressé aux enseignants-praticiens des ENSA, puis étendu dans la mesure du possible à leurs réseaux professionnels connexes.

Ces trois parties constitueront ainsi trois points de vue parallèles permettant de faire émerger des enjeux récurrents et des questions fondatrices relatives à la notion de projet, envisagée comme « structure d'une pensée scientifique potentielle », « processus d'activation situé au cœur d'une pratique intellectuelle », et « terme issue d'une culture professionnelle ». Les différents niveaux de synthèse produits permettront alors d'établir des conclusions de deux sortes.

Dans un premier temps, il s'agira d'évaluer la nature des discours tenus pour rendre compte des différents enjeux que l'on fait porter à la notion de projet. Depuis l'éventualité d'une discipline fédérée par la démarche de projet, à la structuration des enseignements et de la recherche par le projet, jusqu'à ses formes d'application les plus concrètes, parle-t-on finalement bien toujours du même objet ? L'usage du terme de projet y désigne-t-il une démarche, une posture d'appréhension d'objets à transformer, la possibilité de fédérer des connaissances hétérogènes autour de la production d'un espace à habiter ? Les réponses formulées alimenteront sans aucun doute la question initiale posée de « ce qu'il reste du projet » dans le champ architectural. Elles attesteront également dans un deuxième temps de la survivance d'un terme, de son aspect fédérateur - voire performatif -, et de la vivacité des énergies mobilisées à son encontre.

Fortement utilisé dans le cadre de la discipline, mais peut-être encore mal situé ou décliné par rapport dans le contexte des évolutions contemporaines, reste-t-il suffisamment significatif au sein d'une activité aujourd'hui très diversifiée ? Dans cette perspective, comment rendre sa place et sa fonction fédératrice à ce terme sans diluer définitivement son sens ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ARLOT Ann-José, *Vers un doctorat en architecture*, Recherche architecturale, urbaine et paysagère, Ministère de la culture, 2005.

BESNIER Jean-Michel, *Les théories de la connaissance*, Flammarion, 1996. BOUTINET Jean-Pierre, *Anthropologie du projet (1990)*, Quadrige, 2012.

BOUTINET Jean-Pierre, *Psychosociologie des conduites à projet*, Que sais-je, PUF, 1993.

CHASSEL Francis, « Recherche architecturale, thèmes et bilans », *Cahiers de la recherche architecturale*, n°13, oct 1983, Marseille, Parenthèses.

GRANGER Gilles Gaston, « Epistémologie », *Encyclopaedia Universalis*, 1984, pp61-68,

HANROT Stéphane, *Sur la recherche en architecture, épistémologie, théorie, pédagogie*, Mémoire de HDR, Université de Strasbourg, 1999.

HANROT Stéphane, *Evaluation de l'Unité de Recherche project[s]*, ENSA-Marseille, octobre 2016.

LANGEREAU Eric, « La recherche architecturale et urbaine, une histoire de quarante ans », *Culture et Recherche* n°122-123, printemps-été 2010.

LANGEREAU Eric, *Architecture et construction des savoirs. Quelle recherche doctorale ?*, ed Recherches, 2008.

**Quelle place pour les « projets » d'aménagement et d'urbanisme dans la géographie scolaire française du secondaire ?
État des lieux dans la séquence « La ville de demain » en classe de sixième : un enseignement pour la connaissance et la citoyenneté**

*What place for "projects" of planning and urban planning in French secondary school geography?
Situational analysis in the sequence "The city of tomorrow" in sixth grade: a teaching for knowledge and citizenship*

Magali HARDOUIN
MCF-HDR en géographie et aménagement du territoire
ESPE de Bretagne
Chercheure ESO-Rennes (UMR ESO 6590) & CREAD
Université Rennes 2

RESUME :

La communication analyse la place des « projets » d'aménagement et d'urbanisme dans la géographie scolaire française du secondaire. La situation d'analyse est celle de la séquence « La ville de demain » qui se situe en seconde partie du thème 1 « Habiter une métropole » en classe de sixième. La communication met en évidence que l'enseignement de l'aménagement et de l'urbanisme dans le secondaire reproduit, sur de nombreux points, celui repérable dans le supérieur : il s'agit à la fois d'enseigner le projet et d'enseigner par le projet. Le terme de « projet » cède volontiers le pas à celui de « scénario ». In fine, dans le secondaire, l'introduction de l'aménagement et de l'urbanisme par un enseignement de projet et par le projet vise à la fois des finalités scientifiques, méthodologiques et civiques.

Mots-clés : enseignement secondaire, ville de demain, projet, éducation à la citoyenneté, programme, manuel

ABSTRACT:

The paper analyzes the place of "projects" of planning and urban planning in the French geography, secondary education. The situation of analysis is the sequence "The city of tomorrow" which is the second part of the theme 1 "Living a metropolis" in sixth grade. The communication shows that the teaching of planning and urban planning in the secondary education reproduces, on many points, the higher education one: the aim is both teaching the project and teaching by the project. The term "project" is often replaced by the "scenario" one. Ultimately, in the secondary education, the introduction of planning and urban planning, by teaching the project and teaching by the project, aims at the same time scientific, methodological and civic goals.

Keywords: secondary, Education, City of Tomorrow, Project, Citizenship Education, Curriculum, Textbook

La communication se propose d'analyser la place des « projets » d'aménagement et d'urbanisme dans la géographie scolaire française du secondaire. La situation d'analyse est celle de la séquence « La ville de demain » qui se situe en seconde partie du thème 1 « Habiter une métropole » en classe de sixième. La communication met en évidence que l'enseignement de l'aménagement et de l'urbanisme dans le secondaire reproduit, sur de nombreux points, celui repérable dans le supérieur puisque, dans cette séquence, il s'agit à la fois d'enseigner le projet et d'enseigner par le projet. Le terme de « projet » cède volontiers le pas à celui de « scénario ».

Depuis quelques années, les programmes scolaires de géographie dans le secondaire (collège et lycée) ont beaucoup évolué en France sur deux points en particulier.

Le premier a rapport à l'élargissement du champ disciplinaire enseigné puisqu'à l'enseignement de la géographie s'est ajouté celui de l'aménagement et de l'urbanisme. Preuve en est les très nombreuses séquences présentes dans la géographie au collège et au lycée sur :

- « L'habiter » (3 séquences : Qu'est-ce qu'« habiter » ?; Pourquoi et comment « mieux habiter » ? Habiter une métropole/ Habiter la ville de demain (prospective territoriale)) ;
- « Les espaces urbains » (7 séquences : Qu'est-ce qu'un espace urbain touristique?; Espaces et paysages de l'urbanisation/ Shrinking Cities ; Aménager la ville : villes et développement durable ; La France en villes ; Qu'est-ce qu'une ville mondiale ? Exemples de New-York, Londres et Shanghai ; Paris, ville mondiale ; Mumbai : une ville mondialisée et moderne marquée par de fortes inégalités socio-spatiales) ;
- et « L'aménagement du territoire » (4 séquences : *Les aménagements liés aux infrastructures de communication ; L'aménagement du territoire : France et Europe/ Prospective territoriale ; L'aménagement du territoire : acteurs et enjeux ; Les dynamiques de développement des territoires de l'Europe et de l'UE*).
- *Pourtant, et même s'ils ont en commun avec la géographie le rapport à l'espace, l'aménagement et l'urbanisme se sont constitués de manière différente des savoirs disciplinaires géographiques (Scherrer, 2010), avec un corpus théorique spécifique.*

Par ailleurs, comme l'indique Franck Scherrer, la structuration de formations en aménagement au niveau universitaire correspond d'abord à l'apprentissage de pratiques professionnelles qui sont en lien avec la demande sociale (2010). L'auteur note la tension possible entre l'assujettissement à l'action et le refus de l'utilitarisme (Scherrer, 2010). Il n'est donc pas anodin de retrouver ces champs disciplinaires et les nouveaux objectifs assignés à l'aménagement et l'urbanisme (changement climatique, transition énergétique, durabilité, etc.) dans la géographie du secondaire.

Cela peut s'expliquer par le fait qu'un nouveau programme est déterminé par un nouveau contexte, de nouveaux paradigmes et découpages, de nouvelles problématiques et connaissances à transmettre ainsi qu'à une demande sociale que la société et ses dirigeants font à une période donnée à l'institution scolaire (Hardouin, 2017). Les programmes donnent des indications sur la manière dont on pense un thème à une époque donnée et cette réglementation peut également se doubler d'un discours (Clerc, 2001). Les programmes officiels s'imposant aux professeurs, ces derniers doivent donc enseigner « La ville de demain » sans pour autant avoir forcément un bagage scientifique sur lequel s'appuyer. Notons qu'aucune référence bibliographique ne leur est conseillée dans la fiche pédagogique proposée par le Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (MENESR) sur ce sujet¹ malgré l'existence d'une littérature scientifique (Haëntjens, 2016 ; Lévy et Hajek, 2016 ; Pinson, 2012 ; Poulizac, 2016 ; Soupizet, 2016) et éducative issue du FIG de Saint-Dié de 2015 sur le thème « Les territoires de l'imaginaire. Utopie, représentation et prospective » qui contenait plusieurs conférences sur « L'imaginaire urbain »².

Le second point, en lien avec le précédent, concerne l'insertion de la prospective territoriale dans les programmes scolaires français, ce qui est une manière de réaffirmer l'enseignement de la géographie comme nécessaire et utile. Le programme indique que « la prospective questionne les territoires; c'est une activité de création qui consiste à imaginer plusieurs possibilités d'évolution pour un même espace. Elle aspire à créer de la discussion autour des choix et à promouvoir une citoyenneté plus active en associant les habitants. Le but pour les élèves est ainsi d'essayer de changer et de penser différemment leurs territoires afin de les habiter et de devenir des citoyens engagés »³. La prospective est définie dans le programme comme une activité de création [sic], ce qui signifie que l'imaginaire des élèves est convoqué afin qu'ils puissent proposer des scénari de la ville de demain. Il s'agit de former des futurs citoyens éclairés, capables de jugement critique, impliqués dans la vie publique en leur offrant la possibilité d'imaginer des alternatives à un futur souvent perçu comme inéluctable. La démarche de prospective implique une pédagogie active : les élèves sont mis en situation de responsabilité fictive vis-à-vis des espaces urbains qu'ils habitent ou habiteront. Cette approche de prospective territoriale permet de dépasser la simple description des objectifs poursuivis par les acteurs et d'amener les élèves à discuter ces objectifs et confronter leurs points de vue. Reste à savoir si cette démarche participe à une éducation civique pour valoriser la démocratie participative ou bien si elle entraîne un « conditionnement » à l'adhésion aux projets.

En géographie, en sixième, l'année débute avec le thème 1 « Habiter une métropole » qui aborde la « ville de demain » en 4h. « Comment penser, construire et gérer la ville durable ? » « Peut-on imaginer des villes qui, demain, corrigeront les déséquilibres socio- environnementaux observés entre quartiers et/ou métropoles ? » Telles sont les questions que posent le programme officiel (MENESR, 2016).

Pour le MENESR (2016), la ville du XXI^e siècle concentre cette ambition et participe à la réinvention de l'urbain : « La ville intelligente et connectée, la ville verte et fertile sont autant de nouvelles utopies urbaines, donnant lieu à des aménagements innovants, qui peuvent être mobilisées et questionnées dans ce point du programme » (MENESR, 2016).

Le programme scolaire relatif à la « Ville de demain » place les « projets » à deux temps de la séquence.

Dans un premier temps, il s'agit d'abord d'enseigner les « projets ». En effet, afin de mettre en œuvre la démarche d'initiation à la prospective territoriale, les élèves sont invités à une réflexion sur la ville de demain. Il est conseillé aux professeurs d'étudier des projets en cours dans une métropole pour amener les élèves à questionner les choix réalisés. Des débats peuvent être organisés autour de la ville étalée/compacte/verticale afin de réfléchir au « mieux vivre ensemble demain ». Les activités proposées aux élèves doivent être l'occasion de comprendre le rôle et la place des citoyens dans les choix d'aménagements urbains. Deux choix s'offrent à l'enseignant. Le premier consiste à faire travailler les élèves sur la métropole où habitent les élèves (ou celle la plus proche) en envisageant des parcours sur le terrain et des rencontres avec des acteurs locaux (élus, associations, Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE), architectes, etc.) pour incarner les réalités géographiques et comprendre comment ont été prises les décisions qui modèlent la ville d'aujourd'hui et de demain, à travers un débat autour d'un projet d'urbanisme local. Le second choix possible pour l'enseignant est une étude de cas d'une métropole éloignée avec une initiation à la prospective territoriale à partir de l'analyse d'un projet concret.

Concernant cette partie d'enseignement de projets, il est intéressant de constater que les manuels scolaires⁴ regorgent de photomontages et d'images de synthèses de projets d'architectes, même si la part des photomontages dans les documents varie d'un manuel à l'autre.

Photomontages et images de synthèses de projets dans les manuels scolaires de sixième

Maison d'édition du manuel	Projets présentés dans le manuel
Belin	La Tree House de Singapour (p. 188) ; L'Earthscraper de Mexico (p. 188) ; Masdar City d'Abou Dabi (p. 189) ;
Magnard	Ville écologique Lilypad de Monaco (p. 165) ; L'Eko Atlantic de Lagos (p. 166) ; Nantes 2030, « la métropole fertile (p. 168) ; La part Dieu en 2100 (p. 171) ;
Hachette	Ville écologique Lilypad de Monaco (p. 182) ; Les « containscrapers » de Mumbai (p. 187) ; Complexe de tours à Mumbai (p. 187) ; Wetropolis à Bangkok (p. 200) ;
Hatier	SkyCycle à Londres (p. 220) ; Dragonfly à New York (p. 221) ; Paris Smart City 2050 (p. 224) ; Ville écologique Lilypad de Monaco (p. 225) ; Grenoble 2030 (p. 230) ; Se loger à Paris demain : la ville « multi-strate » (p. 231) ; Strasbourg 2030 (p. 231) ; Songdo, la ville coréenne du futur (p. 233).

Ces photomontages et ces images de synthèses de projets posent un certain nombre de questions d'ordre pédagogique. En effet, il apparaît que plusieurs font figure de simples et belles illustrations puisqu'aucune question ne les accompagne. On constate aussi que les manuels, aussi bien dans les planisphères qu'ils proposent sur la ville de demain qu'en nombre de photomontages, font état d'une répartition de projets bien plus importante entre les pays dits du Nord que ceux dits du Sud. Par ailleurs, la plupart du temps, un seul photomontage illustre un projet laissant sous-entendre aux élèves qu'à un problème donné correspond un seul et unique projet ce qui va à l'encontre de l'objectif pédagogique poursuivi. En outre, et à de nombreuses reprises, il n'est pas fait mention dans la phrase d'accompagnement du photomontage de l'état du projet : est-ce un projet prévu, en cours, terminé ? Le terme projet est générique, utilisé dans toutes ses acceptations ce qui apporte de la confusion accentuée par le réalisme du photomontage. Enfin, deux manuels positionnent des projets de villes du futur dans des pages « Histoire des arts ». Dans ce cas, si la volonté est clairement de travailler l'interdisciplinarité (géographie et histoire des arts), il n'en demeure pas moins qu'une confusion peut s'instaurer chez les élèves en leur faisant croire que la démarche de réflexion de la ville du futur est avant tout une utopie et que l'esthétisme prime sur les objectifs de la ville durable.

Dans un second temps, il s'agit, via un enseignement par le projet et la démarche prospective, d'encourager l'élève à construire des savoirs géographiques, à s'approprier ses territoires de vie et à construire des compétences spatiales. En effet, les élèves sont invités, dans le cadre d'une initiation à la prospective territoriale, par petits groupes, à imaginer une ville ou un quartier du futur et à proposer un projet/scénario en

ce sens. Comment vont-ils s'y déplacer et s'approvisionner ? Quelles seront les architectures à inventer pour cette ville/ce quartier du futur ? Comment améliorer le développement durable et la cohabitation pour mieux vivre ensemble ? Quelle place laisser à la nature ? Etc. Tous les manuels analysés contiennent cette phase de travail qui permet de travailler la compétence « Organiser son travail dans le groupe » du domaine « Coopérer et mutualiser ». Pour autant, tous les manuels étudiés s'arrêtent à la phase d'élaboration du projet au sein de chaque groupe alors qu'il aurait été essentiel de bien intégrer une phase de comparaison des différents scénari établis par chaque groupe pour montrer aux élèves qu'il existe plusieurs possibilités de « ville du futur » avec, pour chacune, des atouts et des inconvénients. Cette démarche d'enseignement par le projet de la « ville de demain » permet de sortir d'une relation pédagogique verticale entre l'enseignant et les élèves puisque le futur imaginé par les élèves n'est pas moins légitime que celui imaginé par le professeur. Cette démarche peut même convenir à des élèves réfractaires à un enseignement de géographie classique, normative.

In fine, dans le secondaire, l'introduction de l'aménagement et de l'urbanisme par un enseignement de projet et par le projet vise à la fois des finalités scientifiques, méthodologiques et civiques.

1_Habiter_metropole_616734.pdf

https://cache.media.eduscol.education.fr/file/Geographie/73/4/RA16_C3_HIGE_GEO_6e_Th

² <https://www.reseau-canope.fr/fig-st-die/2015/approches-scientifiques/un-imaginaire-urbain.html>

³ <http://eduscol.education.fr/histoire-geographie/actualites/actualites/article/la-demarche-prospective-en-geographie.html>

⁴ Ont été étudiés les manuels suivant : manuel de 6^e, sous la direction d'Eric Chaudon, Belin, 2016 ; manuel de 6^e, sous la direction d'Alexandre Ployé, Magnard, 2016 ; manuel de 6^e, sous la direction de Nathalie Plaza et de Stéphane Vautier, Hachette, 2016 ; manuel de 6^e, sous la direction de Martin Ivernel et de Benjamin Villemagne, Hatier, 2016.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Clerc, P. (2001). La culture scolaire du lycée en géographie. *L'information géographique*, (65)3, p. 282-285. http://www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_2001_num_65_3_2768

Haëntjens, J. (2016). Renouveau des utopies urbaines. *Futuribles. L'anticipation au service de l'action*, (414). <https://www.futuribles.com/fr/revue/414/renouveau-des-utopies-urbaines/>

Hardouin, M. (2017). Une géographe et l'École (volume 1- Parcours - Curriculum vitae étaillé du dossier HDR, université Rennes 2, France).

Lévy, J-P., Hajek, I. (2016). La nature urbaine, une utopie paradoxale. *Futuribles. L'anticipation au service de l'action*, (414). <https://www.futuribles.com/fr/revue/414/la-nature-urbaine-une-utopie-paradoxe/>

MENESR. (2016). Thème 1 - Habiter une métropole. https://cache.media.eduscol.education.fr/file/Geographie/73/4/RA16_C3_HIGE_GEO_6e_Th1_Habiter_metropole_616734.pdf

Pinson, G. (2012). Les systèmes métropolitains français à l'horizon 2040. *Futuribles. L'anticipation au service de l'action*, (387). <https://www.futuribles.com/fr/revue/387/les-systemes-metropolitains-francais-a-lhorizon-20/>

Poulizac, M. (2016). La ville prototypale ou comment les pays du Sud réinventent l'urbanisme. *Futuribles. L'anticipation au service de l'action*, (414). <https://www.futuribles.com/fr/revue/414/la-ville-prototypale-ou-comment-les-pays-du-sud-re/>

Scherrer, F. (2010). Le contrepoint des études urbaines et de l'urbanisme : ou comment se détacher de l'évidence de leur utilité sociale. *Tracés. Revue de Sciences humaines*, (10). <http://journals.openedition.org/traces/4805> ; DOI : 10.4000/traces.4805

Soupizet, J-F. (2016). Les villes intelligentes entre utopies et expérimentations. *Futuribles. L'anticipation au service de l'action*, (414). <https://www.futuribles.com/fr/revue/414/les-villes-intelligentes-entre-utopies-et-experime/>

Le projet d'aménagement, cas concret d'action(s) sur un territoire du quotidien, un possible objet d'enseignement en classe de 6° ?

The planning project, concrete case study in a territory of the everyday life, a possible teaching object in class of 6?

Frédérique JACOB
Maitre de conférences
ESPE Lille Nord de France
Laboratoire CIREL EA4354 (Théodile)
Université de Lille
frederique.jacob@espe-Inf.fr

Michel LEVEUGLE
Professeur certifié d'histoire géographie
Académie de Lille

RESUME :

La mise en place d'un nouveau programme, dans l'Education nationale, donne toujours lieu à des analyses de la part de «spécialistes». Sous la présidence de M. Lussault, président du CSP, le programme de géographie du cycle 3 n'a pas fait exception. Les travaux du groupe de recherche- action *Pensée spatiale*, par la comparaison entre les programmes des deux dernières décennies, ont repéré la volonté de privilégier le raisonnement géographique dans les cours de géographie (Leininger- Frézal, 2016). Les membres du groupe ont montré une rupture perceptible dans les pratiques d'enseignement souhaitées (perspective transmissive abandonnée), tout en confirmant une continuité (méthode inductive toujours privilégiée). Pour notre part, nous avons fait le choix d'analyser différemment le programme de géographie du cycle 3 qui nous semble effectivement évoquer une rupture épistémologique et didactique. En nous appuyant sur les deux notions-clés, habiter et cas concret, nous voulons questionner le projet d'aménagement comme support didactique et pédagogique révélateur de cette réorientation profonde de la géographie enseignée. Comment le recours à un projet d'aménagement, pragmatique, permet-il d'ouvrir de nouveaux horizons d'enseignement à l'étude d'espaces du quotidien ou des territoires de proximité et dont l'élève est un acteur à part entière ?

Mots-clés : projet - enseignement de la géographie - acteur - évaluation

C'est le possible recours au projet dans la discipline scolaire géographie que nous souhaitons interroger. Nous voulons rendre compte si la démarche, qui consiste à adapter une pratique issue du monde professionnel à celui de l'école, peut s'inscrire dans le renouveau des objectifs didactiques. Nous souscrivons aux travaux les plus récents des didacticiens de la géographie (Pache, Hertig, Curnier, 2016) qui démontrent que de nouvelles exigences dans les domaines du savoir et des compétences notamment par l'introduction dans les curricula du développement durable, de la citoyenneté, etc. entraînent une recomposition de la discipline. Ainsi avec Ph. Sierra (Sierra, 2011 p.6) nous nous inscrivons dans l'objectif qui est d'ouvrir des pistes qui permettent de *(re)tisser des liens entre les réflexions développées par les géographes anciens et contemporains et les approches actuelles de la géographie dans les collèges et les lycées.*

Nous voulons croire qu'il est possible que la géographie enseignée se tourne vers une perspective actancielle et opératoire. Le renouvellement de démarches inspiré des concepts des chercheurs ou des pratiques des métiers du territoire nous semblent intéressant à la condition qu'il ne s'agisse pas d'un subterfuge pédagogique. A partir d'une expérience menée dans deux classes de 6°, par deux enseignants d'histoire géographie d'un même collège REP de l'Académie de Lille, nous montrerons qu'il est possible de recourir au projet, pour ambitionner de renouveler les finalités de la discipline, non seulement pour motiver des élèves mais bien, pour faciliter la prise de conscience que la géographie est une discipline qui offre des clés de compréhension du monde.

LE PROJET DANS L'ENSEIGNEMENT, DANS L'ENSEIGNEMENT DE LA GEOGRAPHIE, DES INTERETS MULTIPLES

Si, pendant plus des trois-quarts du XXe siècle, il était important de connaître les lieux pour connaître les hommes et de fait, le fait d'apprendre par cœur des capitales, des préfectures avait un sens, il n'en est plus rien aujourd'hui. En revanche, être conscient de son et de ses actions, de la portée de son ou de ses choix, de ceux des autres, des interactions et de leurs conséquences avec tous les acteurs dans l'organisation d'un territoire est épistémologiquement valable et didactiquement utile. Ainsi, l'observation, la classification, la mémorisation, si attachées aux représentations de la discipline, pourraient-elles laisser leur place à des démarches favorisant le raisonnement, la compréhension des règles spatiales, la construction de modèles, l'éveil de la responsabilité, l'initiative, etc. ?

Notre propos n'est donc pas de discuter ce qu'est un projet : dans l'appel à projet des 20èmes rencontres de l'APERAU, il est évoqué justement qu'il s'agit d'une métaphore plurielle, dont l'incroyable succès tient à sa très grande plasticité. Il n'est pas non plus question d'interroger la pédagogie de projet, ni d'évoquer le projet éducatif, deux axes essentiels dans le système éducatif français mais traités abondamment dans la littérature scientifique des différents champs de recherche concernés (pédagogie, sciences de l'éducation, etc.). Nous nous interrogeons sur la possibilité d'enseigner par projet et ce, dès le plus jeune âge. Nous voulons montrer qu'exceptionnellement, à des fins didactiques et pédagogiques, il est possible d'emprunter aux urbanistes ou aux aménageurs des méthodes qui leur sont propres et de les adapter au contexte scolaire. Certains pourraient nous reprocher de jouer à ..., sans doute, nous en sommes bien conscients.

Mais, nous n'avons pas pour objectif de former des praticiens. Nos objectifs sont tout autres, pour nous le projet :

- offre l'opportunité d'appréhender le monde dans sa complexité, la confrontation entre des points de vue différents parfois antagonistes et d'une nécessaire réponse par l'articulation d'enjeux locaux et globaux. Le projet serait un modèle de notre société à grande échelle, inscrit dans le réel. Trop souvent, les élèves sont emmenés dans un monde qui n'a pas de sens pour eux, qui ne répond pas à leurs interrogations du quotidien.

- nécessite de répondre à une commande, il ne s'agit pas d'une activité prétexte mais bel et bien d'une activité dont le but est utilitaire, à destination d'une communauté de citoyens ou d'usagers directement impliqué par les choix effectués par les élèves. Des objectifs et des délais sont à respecter car fixés par le donneur d'ordre et non négociables.
- favorise un enseignement explicite. L'opacité et l'implicite des pratiques scolaires n'aident pas les élèves à saisir l'enjeu de l'enseignement. Dans le cas du projet, il faut rendre explicite les objectifs pour espérer les tenir. Le projet apporte l'opportunité de prendre conscience (Piaget, 1974) que pour « réussir une tâche », il faut « en comprendre les processus sous-jacents ». Dans le cas du projet, les objectifs ne sont pas ceux de l'enseignant, ceci permettrait aux élèves de décider de la façon de tenir les objectifs et de rompre avec la routine, où le risque est que tous les élèves n'attribuent pas à la tâche proposée la même visée que l'enseignant » (Bautier, 2006, p.112).
- permet une remise en question du rôle des acteurs de la situation enseignement – apprentissage (SEA). Le contrat didactique implicite (Brousseau, 1986) fixe les rôles de chacun des acteurs, détermine un ordre défini où l'enseignant organise le cheminement de la SEA, il définit les objectifs, détermine les durées des activités, pense l'évaluation. Les places et les fonctions de chacun, les attentes réciproques des élèves et du maître (le maître « fait » le cours, pose les questions, les élèves font des exercices, répondent aux questions,) sont prédéterminées et rarement remises en cause et questionnées. L'intérêt du projet est qu'il se sert d'un certain désordre (Perrenoud, 1992, 1995) pour insérer dans le contrat, la négociation, l'improvisation et une large part à la personnalité et aux personnalités des acteurs et notamment des élèves. La place de l'enseignant omniscient est redéfinie.
- dépasse l'activité de restitution de connaissances et propose des activités qui favorisent la mise en œuvre de faculté cognitive dites supérieures. La constitution de la réponse au projet et la communication nécessite de développer des capacités d'analyse, de synthèse, d'argumentation, etc. (Cf. taxonomie de Bloom)
- participe à la construction du citoyen de demain au fait des enjeux, des concepts et des méthodes mis en œuvre dans un projet. A même de le comprendre, il est aisé de le discuter, de le critiquer mais aussi d'en accepter les choix.

LA RUE DU COLLEGE, UN PROJET DE RENOVATION URBAINE MENE PAR DES ELEVES

L'exceptionnalité de pouvoir répondre, pour des élèves, à une commande publique ne nous permet pas de travailler sur large échantillon. Cette démarche dans l'enseignement de la géographie n'est certes pas unique¹ mais suffisamment rare pour que nous la présentions comme un cas.

1 À partir d'une analyse du territoire (bassin annécien où vivent les élèves du Lycée Lous Lachenal) , une démarche didactique est construite afin de mieux comprendre l'organisation type de transports. L'utilisation d'un SIG a permis de modéliser les réseaux de cars scolaires puis de les mettre en relation avec d'autres données. Les résultats de l'étude ont été soumis aux acteurs de la mobilité de l'aire urbaine d'Annecy (le CA du lycée et les collectivités territoriales sous la forme de dossier)

Le projet est né de la volonté de deux professeurs d'histoire géographie, qui apprenant que la rue d'accès au collège allait être rénovée, ont pris contact avec la mairie pour connaître l'intégralité du projet et ont permis à leurs élèves de 6° de proposer un aménagement de la rue, conforme aux objectifs de l'équipe municipale. La restructuration de la voie s'inscrit dans un projet plus vaste de requalification urbaine du centre-ville afin de renforcer l'attractivité de cette petite ville du Valenciennois (59). Selon le site officiel de la mairie, les objectifs du projet sont les suivants : rénover les réseaux notamment d'assainissement, renforcer l'attractivité de la place centrale de la Ville en lui redonnant une réelle identité, garantir la sécurité et le confort de tous les usagers de l'espace (piétons, cyclistes et automobilistes), maintenir la modularité de l'espace

La mairie fait appel à des partenaires dont des maîtres d'ouvrage (la Ville, le SIARC, etc.) et des maîtres d'œuvre (Urbicus, Sogeti Ingénierie, Agence On, etc.), un planning prévisionnel est organisé : de la consultation des entreprises en novembre 17 jusqu'à la sélection des entreprises et le démarrage des travaux en avril 18. La séquence de géographie menée durant l'année scolaire 2016-2017, s'inscrit parfaitement dans la phase de réflexion et de conception du projet municipal, ce qui permettra à la commune de prendre en compte les apports des élèves. Il ne s'agit donc pas d'une activité prétexte mais bien d'un apport à la réflexion des élus.

Suite à la prise de contact et à l'accord de la municipalité, les deux enseignants ont élaboré une séquence de géographie dont la tâche principale est de répondre à la commande, notamment par la prise en compte des deux derniers objectifs vus ci-dessus. C'est cette rencontre quasiment improbable entre des acteurs, qui d'ordinaire ne peuvent se rencontrer, qui est aussi la spécificité de cette démarche : les élèves ont été, l'espace de quelques heures, des citoyens : autonomes, responsables, actifs et force de proposition dans la vie de leur commune, même s'ils ne sont pas des aménageurs, et les élus, qui n'ont aucune formation pédagogique, des passeurs de savoirs et des évaluateurs attentifs.

Le temps d'apprentissage s'est déroulé en deux temps et en deux lieux : une phase de production en réponse à la commande, en classe au collège et une phase de communication, soumettre le projet final au conseil municipal dans l'enceinte de la mairie. Une première phase, en groupes, a permis de repérer les caractéristiques de la rue à traiter.

A l'issue de cette phase, trois axes de réflexion ont émergé : la dangerosité de la rue (présence d'une végétation haute qui gêne la visibilité des conducteurs de véhicules (bus et voitures) et rend la cohabitation avec les piétons délicate – l'état de la route (revêtement en mauvais – absence de passages protégés pour les piétons) qui ne facilite pas l'accessibilité – l'esthétique de la rue (mobiliers urbains, éclairage) qui n'encourage pas le sentiment d'appropriation. On voit bien là que les élèves ont repéré les fonctions essentielles de la rue mais aussi les conflits d'usages : les temporalités et la confrontation des différentes pratiques.

Les élèves sont bien sortis de cette « géographie scolaire » produisant des savoirs « morts » ou « inutiles » afin de pratiquer une « géographie opératoire » aux savoirs éclairant le monde « réel » et « actuel ». Deuxième phase, chaque groupe d'élèves a été chargé de faire une proposition d'aménagement pour une partie de la rue. Ils ont su prendre en considération les enjeux territoriaux de la rue de leur collège. Chaque groupe a produit son propre croquis dans une perspective de prospective territoriale. Les propositions réalisées sont bien le fruit d'une réflexion et de remédiations spatiales et fonctionnelles.

L'étape suivante a été la mise en commun de toutes les propositions pour n'en faire qu'une, celle à soumettre au conseil municipal. La difficulté est de faire consensus entre tous les projets de groupe, souvent sans point commun, ni cohérence pour n'en faire qu'un. Cette phase, compliquée pour les élèves, modélise les problèmes auxquels sont confrontés les élus, les aménageurs et/ou les citoyens impliqués et confrontés à des projets d'aménagement, gérer les divergences pour parvenir à un consensus (voire un compromis) dans la gestion territoriale d'un espace. Les élèves ont été soumis à des conflits d'intérêts entre les groupes. Ils ont dû argumenter leurs choix mais aussi prendre en compte les choix des autres et leur accorder de l'importance. Ainsi, certains groupes proposent d'interdire l'accès aux voitures dans la rue (d'installer des barrières et de déplacer les parkings actuels – d'autres préconisent d'installer un système de badge pour filtrer l'accès à certains usagers) d'autres privilégient des aménagements qui freinent la vitesse (rond-point) certains enfin, favorisent l'accès des vélos et piétons. Chacune de ces propositions si elle recevable au regard de facteurs explicatifs simples, ne peut l'être dans monde complexe : ils ont été confrontés à de multiples acteurs de l'aménagement (service des espaces verts, service de sécurité, d'urbanisme, la police municipale). De plus, ils se sont rendus compte que certains lieux appartenaient à d'autres propriétaires de la commune : le département et des propriétaires privés et que par conséquent, certains de leurs projets comme agrandir le parking à l'entrée de la rue n'était pas possible.

La troisième et dernière phase est la restitution du projet au conseil municipal. Tous les élèves des deux classes de 6^e ont participé, en mairie, à la présentation de la rénovation de la rue du Collège. Tous ont pris la parole pour argumenter leurs choix. Ce temps a permis de développer l'estime de soi. Écoutés et pris au sérieux par les acteurs de l'aménagement, le retour de ces derniers a été apprécié car certaines propositions ont été retenues voire adaptées : installation d'une statue, mise en place de passages piétons à certains endroits, rétrécissement des buissons sur « l'autoroute » ou remise en peinture). De plus, le conseil a pris le temps d'expliquer pourquoi certaines de leurs idées ne pouvaient être retenues : cet éclairage a permis aux élèves de comprendre la complexité d'un projet d'aménagement en termes de stratégie d'acteur, de conflit d'usage, de loi et de budget².

Les propositions de didacticiens (Merenne-Schoumaker, 2005, Masson Vincent, 1994, 2005) ont un faisceau d'objectifs communs : rendre la discipline opératoire, utile socialement ; la géographie devrait permettre aux élèves de comprendre les enjeux territoriaux, pour devenir des acteurs réflexifs de leurs territoires. Le projet, « cas d'école », demeure exceptionnel, mais il démontre par l'implication de jeunes élèves pour un projet, pragmatique et opératoire, dans l'espace du quotidien, que des objectifs disciplinaires et citoyens peuvent être tenus. Avec J.F. Thémines (Thémines, 2004), nous pensons que les élèves doivent comprendre que les productions spatiales sont le résultat d'interactions complexes et systémiques. Avec le projet, les élèves dépassent leur intérêt individuel pour prendre en compte l'intérêt collectif, un pas vers la conscience citoyenne du vivre ensemble et la compréhension des enjeux territoriaux.

² Il est à noter que le conseil municipal souhaite que ce travail de collaboration continue les trois années à venir

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bautier E. (dir.), 2006, Apprendre à l'école, apprendre l'école. Des risques de construction d'inégalités dès l'école maternelle, Éditions Chronique sociale

Brousseau G., 1986, Didactique fondamentale, in I.I.R.E.M. de Bordeaux, Publication de Masson-Vincent M., 1994, *Vers une géographie plurielle*. Paris, A. Colin.

Masson Vincent M. (dir.), 2005, Jeu, géographie et citoyenneté. De l'école à l'université, Paris, Seli Arslan

Merenne-Schoumaker B., 2005, *Didactique de la Géographie. Organiser les apprentissages*, Louvain-la-Neuve, De Boeck.

Pache A., Hertig P. Curnier D., 2016, « Approches de la complexité dans le contexte de l'éducation en vue du développement durable : quelles perspectives pour la didactique de la géographie », *Lp E*, vol. 49, n° 4, pp. 15-45 DOI : 10.3917/Isdle.494.0015

Piot J.Y., 2005, Réseau et quotidienneté : accessibilité d'un établissement scolaire, des élèves analysent et proposent, *Mappemonde*, vol.79, n°3
<https://mappemonde-archivage.mgm.fr/num7/articles/art05303.pdf>

Sierra Ph. (dir), 2011, La géographie : concepts, savoirs et enseignements, coll. U, Armand Colin

Thémines J.F., 2004, Quatre conceptions de la géographie scolaire : un modèle interprétatif des pratiques d'enseignement de la géographie ?", *Cybergéo*, document 262, <http://journals.openedition.org/cybergeo/4325> DOI : 10.4000/cybergeo.4325



AXE 4 (co-resp. Maryvonne Prévot, Elodie Castex)

Numérique : quelles intelligences du projet ?

Les univers de la conception, de la gestion, de l'aménagement ne sont pas restés étanches à la numérisation grandissante de nos environnements, urbains tout particulièrement. Big data, Smart city, jeux à réalité augmentée, généralisation du BIM, etc. En quoi l'usage du numérique est-il venu modifier certaines pratiques autant que la manière même de concevoir l'espace, d'en produire les connaissances par et pour le projet ? Dans quelle(s) mesure(s) les pratiques vidéo-ludiques contribuent-elles à l'acceptabilité sociale de ces villes numérisées et de ces projets, soutenus et promus tant par la puissance publique que par de puissants groupes privés ?

**Les logiciels d'aide à la conception de projets urbains durables :
quel équilibre entre dimensions technique et sensible du projet ?
L'exemple de Hyetos, un outil de gestion alternative des eaux pluviales**

*Aided design softwares for sustainable urban project:
which balance between technical and sensory dimensions of urban project?
The case study of Hyetos, a software for an alternative rainwater management*

Antonin MARGIER

Post-doctorant, Université Catholique de Lille, Chaire «Explorateurs de la transition»

Silvère TRIBOUT

Maître de Conférences, Université Grenoble Alpes, UMR CNRS PACTE

Olivier BLANPAIN

Professeur des Universités, Université de Lille, Laboratoire TVES EA 4477

RESUME :

Afin de promouvoir la prise en compte des enjeux de durabilité dans le projet urbain, plusieurs logiciels d'aide à la conception ont récemment vu le jour. Alliant capacités de représentation et performances de calculs, énergétiques ou hydrauliques par exemple, ces outils ambitionnent de constituer des outils d'aide à la décision pour promouvoir la ville durable. À partir de l'exemple de Hyetos, logiciel d'optimisation et de visualisation de la gestion alternative des eaux pluviales, nous interrogeons l'influence des outils numériques sur les logiques de conception du projet urbain et plus particulièrement sur l'équilibre qu'il permet (ou non) entre dimensions sensibles et techniques du projet. Ce papier se base sur des entretiens réalisés auprès de concepteurs urbanistes, paysagistes et ingénieurs auprès de qui le logiciel a été présenté ou qui s'en servent depuis plusieurs mois. Cela nous permet de comprendre comment la possibilité de ce rapprochement technique-sensible par l'usage du logiciel Hyetos reste dépendante des cultures professionnelles, des contraintes auxquelles sont confrontés chacun des acteurs et des exigences auxquelles ils font face.

Mots-clés : logiciel de conception, techniques alternatives de gestion des eaux pluviales, pratiques du projet

ABSTRACT:

The last decade has seen the emergence of many aided design software that aim to integrate sustainability issues within urban projects. These tools combine representation skills with calculation opportunities regarding energy or hydraulic efficiency. Hence, they are conceived as a way to help urban designers to produce the sustainable city. Through the example of *Hyetos*, a software for designing alternative rainwater management techniques, we question the role and the influence of aided design software on urban project logics. More precisely, our research focuses on how this software can lead to a balance between sensory and technical issues during the whole process of urban project. This paper is based on semi-structured interviews with urban designers, architects, landscape designers and engineers to whom the software has been presented. We also realized interviews with regular users of the software. Our results reveal how the expected convergence between sensory and technical issues with Hyetos remains mainly dependent from the context in which the actors are involved, including: professional routines, the requirements to which they are subject and the different constraints each actor is facing.

Keywords: aided software design, alternative water management systems, urban project practices

La diffusion des enjeux de durabilité dans le monde de l'aménagement et de l'urbanisme a contribué à la prise en compte quasi systématique de certains sujets, ou catégories d'action, dans la conception de projets urbains (Emelianoff, 2007 ; Souami, 2009 ; Tribout, 2015). La recherche d'efficacité énergétique, la gestion des déchets, la durabilité des mobilités proposées, ou encore la gestion alternative des eaux pluviales en constituent autant d'exemples. En même temps qu'ils se diffusaient dans les discours institutionnels, de tels objectifs ont vite révélé la nécessaire montée en compétences des acteurs du projet pour parvenir à les mettre en œuvre.

Face à ce constat, plusieurs logiciels d'aide à la conception de projet urbains dits durables ont récemment vu le jour. Ces derniers, en alliant capacités de représentation (2D et 3D) et performances de calculs, énergétiques ou hydrauliques par exemple, ambitionnent de constituer des outils d'aide à la décision dans les domaines précités. C'est notamment le cas du logiciel Hyetos, développé dans le cadre d'un projet de recherche-développement¹, associant acteurs publics et privés, et auquel les auteurs de cette contribution ont participé entre 2016 et 2018. Ce logiciel permet de concevoir et représenter un projet en même temps qu'il permet d'intégrer des ouvrages de gestion alternative des eaux de pluie. Il permet donc de calculer la capacité du projet à gérer différents événements pluvieux et ainsi d'optimiser le dimensionnement et l'intégration des ouvrages dans le projet. Réunissant des outils et méthodes issus des mondes de la conception urbaine et de l'ingénierie, il vise ainsi à faire collaborer plus avant concepteurs urbanistes, paysagistes, architectes et ingénieurs pour favoriser la prise en compte, en phase amont du processus de projet, de la gestion alternative des eaux pluviales. Celle-ci constitue un objet de recherche tout à fait intéressant, puisque les dispositifs mis en œuvre au nom de la gestion alternative comme les noues, les bassins paysagers de rétention ou encore les espaces verts en creux, ont, pour la plupart, une fonction à la fois hydraulique et paysagère, donc des dimensions, à la fois techniques, voire technologiques, mais aussi sensibles. Ce faisant, leur conception nécessite, en théorie, l'hybridation sinon l'association de compétences issues de la conception paysagère, mais aussi de l'ingénierie.

C'est l'articulation des dimensions techniques et sensibles que nous souhaitons interroger dans la présente contribution : en quoi le logiciel Hyetos permet-il (ou non) un rapprochement entre ces dimensions techniques et sensibles de la gestion alternative des eaux pluviales, aujourd'hui largement distinctes et associées à des métiers différents ? *In fine*, celui-ci contribuerait-il, une fois de plus, au développement d'approches technique et écologique de la durabilité dans les projets urbains contemporains (Faburel, Tribout, 2011 ; Theys, 2012 ; Valegeas, 2015) ? Au contraire, parce qu'il ambitionne de faire monter en compétences les urbanistes et paysagistes concepteurs sur un tel sujet, celui-ci favoriserait-il une approche plus sensible de la gestion des eaux de pluie et de la durabilité ? Que produit ou pourrait produire un tel logiciel sur les pratiques de collaboration entre métiers de la conception paysagère et urbaine et de l'ingénierie ? Par ces questionnements, notre proposition souhaite contribuer aux réflexions nécessaires sur l'impact des outils numériques sur les logiques de conception urbaine et sur la nature des projets urbains contemporains.

¹ Le projet de recherche et développement s'intitulait « COMETA : Conception d'Outils et de MÉthodes dédiés aux Techniques Alternatives » (Laboratoire TVES EA 4477- Université Lille 1, Syndicat Intercommunal d'Assainissement de Valenciennes, IXSANE, CDI Technologies, MA-GEO), sous la direction scientifique d'Olivier Blanpain.

Pour ce faire, nous nous appuyerons sur un corpus d'entretiens semi-directifs réalisés auprès de concepteurs urbanistes, paysagistes, architectes et ingénieurs à qui nous avons présenté le logiciel ainsi que sur plusieurs entretiens réalisés auprès de bureaux d'études travaillant depuis plusieurs mois avec ce logiciel. Ces données permettent d'inscrire les potentialités d'un tel logiciel par rapport au contexte dans lequel sont immergés ces acteurs et, ainsi, de comprendre comment la possibilité de ce rapprochement technique-sensible par l'usage du logiciel Hyetos reste dépendante des cultures professionnelles, des contraintes auxquelles sont confrontés chacun des acteurs et des exigences auxquelles ils font face. Ce faisant, il sera possible de mettre en tension les représentations et les pratiques concrètes des acteurs du projet urbain vis-à-vis des outils numériques d'aide à la conception.

The diffusion of sustainability concerns in urban planning has induced the inclusion of specific issues in urban design projects (Emelianoff, 2007; Souami, 2009; Tribout, 2015). Energy performances of buildings, sustainable rainwater management or low-carbon mobility are all examples of this current preoccupation for sustainability. As this aspiration to a sustainable city spread in official discourses, we can notice the necessity for involved stakeholders to increase their skills in order to carry out these objectives.

In the face of such observations, the last decade has seen the emergence of many aided design softwares that aim to integrate sustainability issues within urban projects. These tools combine representation skills with calculation opportunities regarding energy or hydraulic efficiency. Hence, they are conceived as a way to help urban designers to produce the sustainable city. The example we focus on in this paper is the software Hyetos. The latter is issued from a research-development project, bringing together public and private actors, in which the authors have been involved between 2016 and 2018. This software is a tool for designing a project as well as for dimensioning alternative methods for rainwater management. It gives indeed the opportunity to designers to calculate the water holding capacity of a project according different rainfall events. Hence, using this software is a way to optimize the integration of alternative techniques in the project. Bringing together tools and methods from engineering and urban design, this software aims at driving urban designers, planners, architects and engineers to collaborate and to give a more important place to rainwater management in the urban design process. In this regard, rainwater management is an interesting issue since alternative methods such as swales, drainage basins, etc., are associated with landscape as well as with hydraulic issues. It reveals then technical (if not technological) issues as well as sensory issues. Then, their design theoretically need a mixing if not hybridization between skills from both landscape designing and engineering fields.

That is precisely the articulation of sensory and technical dimensions that we aim at questioning in this paper: in which ways the software Hyetos produce the convergence (or not) between these dimensions associated with alternative rainwater management? Would this software contribute, one more time, to the development of strictly technical approaches (Faburel, Tribout, 2011; Theys, 2012 ; Valegeas, 2015) of sustainability? Or, on the contrary, because it aims to give competencies on this issue to urban and landscape designers and architects, would it produce a more sensitive approach of rainwater management and sustainability? What (could) change a such software in the modalities of professional collaboration between urban designers and engineers? Through these questions, our paper is a contribution to the reflections about the software's influence on urban design and the nature of contemporary urban projects.

This paper is based on semi-structured interviews with urban designers, architects, landscape designers and engineers to whom the software has been presented. We also realized interviews with regular users of the software, which gave us many information of the labor contexts. The analysis of this data reveals how the expected convergence between sensory and technical issues through using Hyetos remains mainly dependent from the context in which the actors are involved, including: professional routines, the requirements to which they are subject and constraints each actors are facing.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Emelianoff C., 2007, «Les quartiers durables en Europe : un tournant urbanistique ? », *Urbia*, n°4, juin 2007, p. 18-37.

Faburel G., Tribout S., 2011, « Les quartiers durables sont-ils durables ? De la technique écologique aux modes de vie », in *Cosmopolitiques*, n°19, Avril 2011, 20 p.

Souami T., 2009, *Écoquartiers, secrets de fabrication : analyse critique d'exemple européens*, Paris, Modes de ville.

Tribout S., 2015, « Les concepteurs en agence d'architecture, d'urbanisme et de paysage à l'épreuve du *développement durable* », thèse de doctorat, sous la direction de M.-H. Bacqué et F. Dufaux (Université Paris Ouest Nanterre la Défense – Équipe MOSAÏQUES – Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement / UMR LAVUE CNRS)

Theys J., 2002, « L'approche territoriale du "développement durable", condition d'une prise en compte de sa dimension sociale », *Développement durable et territoires*, 2002, Dossier 1, [en ligne], disponible sur : <https://developpementdurable.revues.org/1475>.

Valegeas F., 2014, *Concevoir et habiter un quartier dit durable – Injonctions écologiques et dynamiques collectives à Beauregard (Rennes) et Les Brichères (Auxerre)*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, Urbanisme, Paris, Université Paris Est.

**L'enfer est PAVE de bonnes intentions numériques.
 Apports et limites du numérique dans l'élaboration de Plans de mise
 en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics**

Hell is PAVE(d) by good numerical intentions.

*Contributions and limits of the digital technology in the elaboration of accessibility plans
 for roads and public spaces*

Carine HENRIOT

Maître de Conférences en aménagement de l'espace et urbanisme
 Sorbonne Universités - Université de Technologie de Compiègne
 EA 7284 AVENUES
 Carine.henriot@utc.fr

Nathalie MOLINES

Maître de conférences en géographie
 Sorbonne Universités - Université de Technologie de Compiègne
 EA 7284 AVENUES

RESUME :

Cette contribution témoigne de l'apport du numérique dans les documents de planification urbaine français, à travers une comparaison empirique entre l'élaboration d'un diagnostic accessibilité « classique » et numérique de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). L'élaboration au format numérique (SIG) d'un document de planification thématique sur l'accessibilité permet, a priori, de favoriser la prise en compte des préconisations d'aménagement par les autres documents de planification articulant accessibilité et urbanisme (PDU et PLU-I) pour une cohérence d'ensemble des projets. Nous montrerons en quoi l'usage du numérique est venu modifier les pratiques de diagnostic pour les praticiens (terrain, méthodes et outils, rendus), mais aussi l'appropriation par les commanditaires (compréhension, référence, utilité) de ces rendus numériques... vérifiant l'adage selon lequel « L'enfer est PAVE de bonnes intentions (sic) numériques ».

Mots-clés : document de planification, numérique, accessibilité, PAVE, SIG.

ABSTRACT:

This communication analyses the contribution of digital tools in French urban planning documents, through an empirical comparison between the elaboration of a "classical" accessibility diagnosis and a digital one. The French so called diagnosis is untitled Accessibility Plans for Roads and Public Spaces (PAVE in French). The production of a thematic planning paper on accessibility, in digital format (using GIS), a priori, allows at enhancing the consideration of planning recommendations by other planning documents linking accessibility and urban planning for a global project coherence. We will demonstrate how digital approach has changed diagnostic practices for urban planners (field, methods and tools, rendering), but has also changed the appropriation by the urban officers and elective representative (understanding, reference, utility) of these digital materials... verifying the adage that "the road to Hell is PAVE(d) with good numerical (sic) intentions".

Keywords: planning documents, numerical data, accessibility, PAVE, GIS.

Cette contribution présente les apports et les limites du numérique dans les documents de planification urbaine français, à travers une comparaison empirique entre l'élaboration d'un diagnostic accessibilité « classique » et numérique de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). A priori, l'élaboration, au format numérique (SIG), d'un document de planification thématique sur l'accessibilité permet de favoriser la prise en compte des préconisations d'aménagement par les autres documents de planification articulant accessibilité et urbanisme, notamment le Plan de déplacements urbains (PDU) et l'annexe accessibilité du Plan Local d'urbanisme Intercommunal (PLU-I), pour une cohérence d'ensemble des projets territoriaux et urbains (CEREMA, 2014). Nous montrerons en quoi l'usage du numérique est venu modifier les pratiques de diagnostic pour les praticiens (terrain, méthodes et outils, rendus), mais aussi l'appropriation par les commanditaires (compréhension, référence, utilité) de ces rendus numériques... vérifiant l'adage selon lequel « L'enfer est PAVE de bonnes intentions (sic) numériques ».

ACCESSIBILITE ET REGLEMENTATION : QU'EST-CE QU'UN PAVE ?

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est le document communal de référence français fixant les dispositions susceptibles de rendre accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement. Ce document de planification pour l'accessibilité est complémentaire aux Agendas D'Accessibilité Programmée (AD'AP) des Établissements Recevant du Publics et aux Schémas D'Accessibilités (SDA) des services de transports en commun. Ces trois documents de référence (AD'AP, PAVE et SDA) sont les outils réglementaires mis en place par la Loi Handicap de 2005 qui introduit les notions de/ d' : accessibilité pour tous, soit un élargissement de la notion de handicap à toute diminution des capacités (visuels, auditifs, cognitifs, mentales...) ; Personnes à Mobilité Réduite (PMR) - personnes âgées, personnes avec une poussette ou des bagages encombrants, étrangers ne parlant pas la langue... ; Chaîne de déplacement - cadre bâti, voirie et espaces publics, systèmes de transport et leur intermodalité. Les prescriptions techniques de PAVE sont en particulier fixées par le décret du 21 décembre 2006 et par l'arrêté du 15 janvier 2007, et caractérisent les différentes composantes de l'espace public : état des cheminements, traversées piétonnes, mobilier urbain, feux de signalisation, emplacements d'arrêt de transport collectif, emplacements de stationnement pour PMR... (CERTU 2011a, CERTU 2011b, CERTU 2013, Le Moniteur, 2013, MEDDE-MLETR 2014).

Le PAVE, en tant qu'étude, vise trois objectifs :

- Objectif 1 – Avoir une vision globale et complète du niveau d'accessibilité de la voirie et des espaces publics au regard de la réglementation et de l'usage réel des cheminements, à travers la réalisation du pré-diagnostic du fonctionnement territorial et de l'état des lieux de l'accessibilité ;
- Objectif 2 – Hiérarchiser les voies et les espaces publics de la commune en fonction de l'urgence des travaux à réaliser ; proposer des actions de mise en conformité pour améliorer l'accessibilité au regard des dysfonctionnements repérés dans l'état des lieux, à travers l'élaboration d'une carte de hiérarchisation pour la programmation des travaux envisagés, et les préconisations d'aménagement ;

- Objectif 3 – Établir une estimation globale du coût des aménagements proposés, à travers des tableaux de chiffrage prévisionnel des préconisations.

PRESENTATION DES CAS D'ETUDES COMPARES ET METHODOLOGIE

Cette contribution compare l'élaboration de PAVE classiques réalisés au printemps 2015 dans 10 communes rurales de la Communauté de communes Cœur Sud Oise situées au Sud et à l'Est de Senlis (Barbery, Borest, Brasseur, Fontaine-Chaalis, Montlognon, Ognon, Raray, Rully, Thiers-sur-Thève, Villers-Saint-Frambourg), avec l'élaboration de PAVE numériques au format SIG réalisés au printemps 2017 dans 4 communes périurbaines situées au sud de la Communauté d'agglomération de Compiègne (Verberie, Béthisy-Saint-Pierre, Béthisy-Saint-Martin et Néry). Ces 15 PAVE ont été réalisés dans le cadre d'atelier-projets pédagogiques, réunissant 16 à 21 étudiants en Génie des systèmes urbains de l'Université de technologie de Compiègne, constitués en bureau d'études et encadrés par 2 à 3 enseignants-chercheurs et praticiens.

Lors de la première commande, nous nous sommes attachés à répondre à la commande en dressant un état de l'art sur la question de l'accessibilité universelle, la réglementation française en vigueur et ses préconisations techniques. Nous avons réalisé une étude classique en fournissant comme livrables : un état des lieux, puis des préconisations d'aménagements chiffrées, soit des PAVE « classiques ». En revanche, lors de la seconde commande, la partie réglementaire ayant été consolidée, nous nous sommes alors focalisés, de manière exploratoire, sur l'usage de nouveaux outils numériques, via des tablettes numériques Trimble Juno 5, équipées du logiciel ArcPAD 10 permettant le géoréférencement des données et au-delà l'usage des systèmes d'information géographiques. Dès lors, nous proposons de comparer les pratiques du diagnostic papier versus du diagnostic numérique.

DES PRATIQUES DE DIAGNOSTIC MODIFIEES POUR LES PRATICIENS

Tout d'abord, comparé à un relevé terrain classique, essentiellement basé sur des relevés papier couchés sur des cartes et tableaux dédiés, l'usage du SIG exigeait que soit au préalable construite la base de données SIG, support du rendu numérique. Il convenait ainsi de penser très en amont à : dresser la liste des couches existantes et auxquelles nous pouvions accéder, dresser la liste des catégories /colonnes de faits à observer soit des couches que nous devions créer et que nous allions alimenter de données générées par les relevés terrain effectués via les tablettes, d'imaginer l'usage qu'il serait fait de ces couches lors de requêtes pour visualiser les résultats, en fonction des catégories d'accessibilité (accessible et conforme/ accessible mais non conforme/ non accessible et non conforme). Tous les éléments sujets à une réglementation ainsi que la conformité ou l'accessibilité sont renseignés dans ces couches. Ont ainsi été créés les couches : Cheminement, Traversée, Bateau, Mobilier Urbain, Stationnement, Arrêts de bus, Obstacles. Or, si les couches étaient censées définir la conformité et l'accessibilité de la voie publique, la nature et la structure de ces couches dépendait de la réglementation ; quant à leur exhaustivité, elle dépendait des tablettes et du temps disponible sur le terrain. Après avoir créé et enregistré ces couches sur les tablettes, chaque élément non conforme a ainsi été localisé. Les attributs de ces couches caractérisaient la nature du problème et devaient permettre le chiffrage. Il a également fallu expérimenter le lien Tablette-SIG et la compatibilité avec les couches obtenues et établir des protocoles de mesure pour chaque attribut basé sur la réglementation...

Le travail de préparation du premier terrain fut ainsi fastidieux et n'a cependant pas évité certaines lacunes. Nous avons réalisé que les tablettes n'étaient pas assez puissantes pour porter toutes les couches générées des 6 communes, et encore moins les données saisies pour les 6 communes. Il fallait donc spécialiser et répartir les tablettes sur une commune et sur un type de relevés, à la fois. Pour chaque mètre de linéaire de chaque commune, 7 groupes devaient ainsi effectuer leur propre relevé terrain, vérifier un élément de conformité et le saisir sur la tablette. Nous estimons que le temps dédié au terrain était ainsi multiplié par 3 par rapport à un relevé terrain classique.

UNE INEGALE APPROPRIATION PAR LES COMMANDITAIRES

Pour réaliser les PAVE, les communes, leur maire et leurs chargés d'urbanisme constituaient la maîtrise d'ouvrage, souvent en l'absence d'agents technique pour les plus petites communes. Dans le cas des PAVE numériques, nous avons bénéficié de l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) du responsable SIG et cartographie de la communauté d'agglomération de Compiègne (ARC). Son aide fut précieuse pour valider la méthodologie d'élaboration de la base de données avant d'effectuer les premiers relevés terrains. Toutefois, cette aide technique et l'élaboration d'un cahier des charges par cette AMO n'a pas permis une appropriation optimale par les commanditaires. Dans le processus de cette étude, la visualisation des données SIG sous la forme de carte est tout d'abord arrivée très tardivement. Ensuite, ces cartes réalisées sous ArcGIS étaient souvent moins travaillées esthétiquement que celles réalisées via le logiciel Illustrator. Or les élus sont particulièrement sensibles aux rendus des études et notamment des préconisations d'aménagement, lesquelles devaient être retravaillées sous Illustrator, voire être complétées d'illustrations réalisées sous AutoCAD, Illustrator ou Photoshop. Enfin, lorsque nous avons livré la base de données au responsable cartographie et SIG de l'ARC, soit la personne la plus à même d'utiliser la base de données générée, il s'est avéré que le format des données livrées n'était pas compatible avec les logiciels et les données utilisées par ce même responsable. La version ArcGIS sur laquelle nous avons travaillé permettait de gérer des database, soit des données géographiques qui regroupent dans un même répertoire l'ensemble des données liées à un territoire. Or, QGis, utilisé par cette collectivité territoriale, ne permet pas de gérer ces geodatabase. Aussi il convient de retravailler une partie des données attributaires, ce qui vient modifier les sélections et leurs visualisations. Cette simple incompatibilité, à laquelle ni la MOA, ni la AMO, ni même nous n'avait pensé, a ainsi rendu, en l'état, notre base de données inexploitable aux principaux intéressés.

S'il existe désormais des prescriptions nationales pour favoriser la dématérialisation des documents d'urbanisme (CNIG, 2017), force est de constater que leur usage n'est pas aisé et demandera encore des phases de normalisation et un temps d'apprentissage tant pour les praticiens, que pour les collectivités territoriales et leurs techniciens.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

CEREMA, 2014. « Planification stratégique de la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement », Atelier 3 : Quels apports des SIG pour aider les collectivités à prendre les décisions pertinentes et à informer les citoyens ? 8 p.

http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/CR-Atelier3_SIG_vf_cle57871f.pdf

CERTU, 2009. Les PAVE, la démarche d'élaboration, 85 p. CERTU, 2011a. Les PAVE. Analyse et retour d'expériences, 35 p.

CERTU, 2011b. Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes, 100 p.

CNIG, 2017. Prescriptions nationales pour la dématérialisation des documents d'urbanisme : PLU, 61 p.

http://cnig.gouv.fr/wp-content/uploads/2017/12/171219_Standard_CNIG_PLU_v2017.pdf

Le Moniteur, 2013. « Accessibilité de la voirie et des espace publics. », n°5704.

MEDDE-MLETR/Délégation ministérielle à l'accessibilité, 2014. L'élaboration du PAVE. Guide juridique et pratique, 24 p.

Le projet urbain face aux plateformes de l'économie digitale

The urban project in front of platforms of the digital economy

Nicolas DOUAY
Maître de Conférences en Aménagement
Université Paris-Diderot
UMR 8504 Géographie-Cités

RESUME :

L'arrivée de nouveaux acteurs privés issus de l'économie du numérique offrent de nouvelles solutions qui ont souvent un impact considérable sur la gestion des villes. Notre démonstration s'appuie sur l'étude de deux types de plateformes numériques dans l'espace de l'agglomération parisienne : la plateforme de location de logements Airbnb et les diverses plateformes de locations de vélos en libre-service sans station fixe (free floating) comme Gobeek Bike, Offo, Mobike... Nous présenterons rapidement les effets et enjeux de ces plateformes en matière de logements et de transports. Mais l'essentiel de notre analyse interrogera les modalités de régulation par les autorités publiques et les implications quant à la pratique du projet urbain. Finalement, l'irruption de ces acteurs privés, souvent avec une logique économique globale, est un défi pour les acteurs publics, qui sont souvent contournés ou tout simplement ignorés. C'est donc la légitimité et la capacité à fabriquer la ville qui est remise en cause par de nouvelles formes de désintermédiation. Le projet urbain n'est alors plus vraiment stratégique mais plutôt poststratégique en s'appuyant sur des rapports avec les acteurs privés qui sont moins partenariales et plus conflictuelles que dans l'approche stratégique.

Mots-clés : Numérique, plateforme, projet, Internet

ABSTRACT:

The arrival of new private players from the digital economy offers new solutions that often have a considerable impact on the management of cities. Our demonstration is based on the study of two types of digital platforms in the Paris metropolitan area: the Airbnb housing rental platform and the various free floating self-service bicycle rental platforms like Gobeek Bike, Offo, Mobike ... We will quickly present the effects and challenges of these platforms in terms of housing and transport. But most of our analysis will question the methods of regulation by the public authorities and the implications for the practice of the urban project. Finally, the emergence of these private actors, often with a global economic logic, is a challenge for public actors, who are often bypassed or simply ignored. It is thus the legitimacy and the capacity to plan the city that is challenged by new forms of disintermediation. The urban project is then no longer really strategic but rather post-strategic based on relationships with private actors who are less partnership-based and more confrontational than in the strategic approach.

Keywords : digital, platform, project, Internet

La question de l'évolution de la pratique du projet urbain renvoie à différents enjeux dont ceux liés à l'émergence de la ville numérique (Douay, 2018). Nous proposons ici de nous intéresser à l'arrivée de nouveaux acteurs privés qui trouvent de nouveaux marchés grâce au développement de l'économie digitale. Ces start-up développent de nouvelles solutions et ont, parfois, un impact considérable sur la gestion des villes.

Au regard des débats théoriques sur le projet urbain nous nous situons dans le corpus des théories de la planification urbaine. Nous émettons ainsi l'hypothèse que le numérique fait apparaître de nouveaux acteurs dans la production urbaine qui viennent remettre en cause la légitimité et la capacité d'action des acteurs publics en construisant la ville en dehors des scènes classiques de la planification. Il s'agirait d'une poursuite de la privatisation de la ville que l'on pourrait rapprocher du courant stratégique de la planification. L'avènement du référentiel global néolibéral (Jobert, 1994) à partir des années 1980 permet sa généralisation dans le monde occidental et son application au secteur public, notamment dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme. Le modèle stratégique s'inscrit alors en rupture par rapport au modèle traditionnel, en focalisant l'action publique sur la recherche de résultats à travers la mise en œuvre de projets (Padioleau et Demeestere, 1989). Par rapport à la planification spatiale, le modèle stratégique s'ouvre davantage aux acteurs privés. Ceux-ci sont associés à l'élaboration des contenus de la planification, puis participent aussi à la mise en œuvre des stratégies par l'intermédiaire de partenariats public-privé. Avec l'irruption des acteurs de l'économie numérique dans le développement urbain, nous pouvons faire l'hypothèse d'un retour de cette influence stratégique sous une forme nouvelle, que l'on pourrait qualifier de « poststratégique », avec des acteurs privés dont l'influence augmente en doublant les scènes classiques de la planification.

Notre démonstration s'appuie sur l'étude de deux types de plateformes numériques dans l'espace de l'agglomération parisienne : la plateforme de location de logements Airbnb et les diverses plateformes de locations de vélos en libre-service sans station fixe (free floating) comme Gobe Bike, Offo, Mo-bike... Nous présenterons rapidement les effets et enjeux de ces plateformes en matière de logements et de transports. En effet les conditions du projet évoluent en intégrant ces nouveaux acteurs qui vont avoir des effets sur les politiques publiques et qui pourraient même devenir des partenaires des institutions (en matière d'hébergement d'urgence ou lors des grands événements et pour fournir le « dernier km » en matière de déplacements). Mais l'essentiel de notre analyse interrogera les modalités de régulation par les autorités publiques et les implications quant à la pratique du projet urbain.

À Paris comme ailleurs, la marge de manœuvre n'est pas grande pour les collectivités locales. En effet, la stratégie des plateformes est toujours la même. Il s'agit de s'implanter dans une ville, même s'il faut souvent placer ses utilisateurs dans l'illégalité, pour ensuite faire changer la législation en vigueur, une fois que le service est devenu incontournable. Ainsi, plutôt que d'interdire purement les plateformes, on observe des mécanismes de régulation et de limitation qui replace l'acteur public au centre du jeu en lui confiant une responsabilité de mise en forme ou norme du marché. La régulation consiste à s'assurer, du recouvrement ou de la création de taxes (par exemple taxe de séjour pour les logements et d'utilisation de l'espace pour les vélos). Spécifiquement pour les plateformes de logements, depuis 2017 la mairie réclame l'inscription sur un registre spécifique. De plus, afin de limiter la concurrence avec les hôtels, il est demandé de ne pas excéder une durée de location totale (4 puis 2 mois à Paris depuis 2017).

L'arrivée de cette « disruption » numérique (Stiegler, 2016) est un défi à la légitimité des autorités locales en charge de l'aménagement et de la gestion de l'espace. En s'appuyant sur l'ampleur de la demande des consommateurs, ces entreprises mettent au défi les règles établies. Ce qui peut sembler être une mise en avant des idées de partage et de collaboration peut alors apparaître comme une apologie du marché. Cela peut s'apparenter à une nouvelle incarnation du courant libéral du *public choice*, qui met en avant la nécessité de réduire la place des institutions et réglementations locales et de laisser le marché réguler l'espace urbain. L'enjeu pour les autorités publiques est donc de garder une capacité de pilotage des objectifs et aussi des modalités pour ne pas se trouver coincé entre les grands groupes délégataires de services publics, les plateformes de l'économie du partage et des consommateurs ou autoentrepreneurs. Le risque est d'assister au triomphe du marché et à l'accroissement des inégalités entre les villes et au sein des villes, car l'économie du « partage » ne s'intéresse pas à tous les clients ou territoires avec la même énergie.

Face à ces effets, la pratique de la planification par les institutions est invitée à s'adapter. La première possibilité est d'adopter une position défensive afin de s'opposer frontalement. La deuxième possibilité est l'attitude plus pragmatique qui consiste à prendre en compte cet acteur envahissant. En tout cas, cette influence vient souligner une caractéristique du modèle stratégique : un processus continu, mais surtout itératif. Plus concrètement, il s'agit de constamment réactualiser les priorités afin d'atteindre de meilleurs résultats, bien plus que de produire un plan ou un schéma pour un horizon tout aussi lointain qu'incertain. On retrouve ainsi le point de départ récurrent de cette approche, avec une mise en contexte de l'exercice de planification par l'évaluation des forces et faiblesses dans un contexte d'opportunités et de contraintes (modèle SWOT). Cela est censé permettre d'orienter l'action vers la mise en œuvre pour atteindre des résultats concrets (Bryson et Roerning, 1987).

Finalement, l'irruption de ces acteurs privés, souvent avec une logique économique globale, est un défi pour les acteurs publics, qui sont souvent contournés ou tout simplement ignorés (Sadin, 2016). C'est donc la légitimité et la capacité à fabriquer la ville qui est remise en cause par de nouvelles formes de désintermédiation dans cette approche qui n'est plus vraiment stratégique mais plutôt post- stratégique.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BRYSON J., ROERNING W., « Applying private sector strategic planning in the public sector », *Journal of the American Planning Association*, vol. 53, n° 1, p. 9-22, 1987.

DOUAY N., *L'urbanisme à l'heure du numérique*, Londres, ISTE, 2018.

JOBERT B. (DIR.), *Le tournant néo-libéral en Europe : idées et recettes dans les pratiques gouvernementales*, L'Harmattan, Paris, 1994.

PADIOLEAU J.-G., DEMEESTERE R., « Les démarches stratégiques de planification des villes », *Annales de la recherche urbaine*, vol. 51, p. 28-39, 1989.

SADIN E., *La siliconisation du monde. L'irrésistible expansion du libéralisme numérique*, L'échappée, Paris, 2016.

STIEGLER B., *Dans la disruption. Comment ne pas devenir fou*, Les liens qui libèrent, Paris, 2016.

Les projets d'*Urban Living Lab*¹ ou le renouvellement de pratiques d'innovation urbaines

« Urban living labs » projects: the renewal of urban innovation practices

Valérie FAUTRERO
Maître de Conférences
Université Toulouse 2, TelecomParisTech
fautrero@univ-tlse2.fr

Florence ORILLARD
Doctorante
Université Toulouse Jean Jaurès, LEREPS

Gilles PUEL
Professeur des Universités
Université Toulouse Jean Jaurès, LEREPS

RESUME :

La dynamique de concentration urbaine à l'œuvre dans les métropoles génère une exacerbation des enjeux urbains, tandis que la multiplication des acteurs impliqués dans la politique locale amène une fragmentation du pouvoir décisionnel. La complexification des systèmes urbains amène les gouvernements publics locaux à s'orienter vers une gouvernance collaborative, également souhaitée par les entreprises à l'ère du numérique. L'émergence d'Urban Living Labs (ULL) est une réponse à cette convergence d'intérêt. Ces dispositifs sociotechniques territorialisés tentent ainsi d'accompagner le déploiement d'expérimentations réelles sur le territoire. L'hypothèse portée est que l'animation d'une expérimentation urbaine par un ULL permet l'élaboration de nouveaux services urbains dans un système complexe. L'étude du challenge MobUp animé par le TUBA (ULL à Lyon) apportera des résultats empiriques à ce travail exploratoire.

Mots-clés : expérimentation, Urban Living Lab, Innovation urbaine, Gouvernance ouverte collaborative, Complexité, Assemblage

ABSTRACT:

The dynamic of urban concentration in metropolitan areas generates an exacerbation of urban issues, while the multiplication of actors involved in local politics leads to a fragmentation of the decision-making power. The complexification of urban systems is driving local governments to move towards collaborative governance, which is also desired by businesses in the digital age. The emergence of Urban Living Labs (ULL) is a response to this convergence of interest. These territorialized socio-technical devices attempt to support the deployment of real experiments on the territory. The hypothesis is that the animation of an urban experiment by a ULL allows the development of new urban services in a complex system. The study of the MobUp challenge led by TUBA (ULL in Lyon) will bring empirical results to this exploratory work.

Keywords: Open and collaborative Governance, Complexity, Assemblage, Experimentation, Urban Living Lab, Innovation

¹ Ou « tiers-lieux d'expérimentations urbaines ».

La dynamique de concentration urbaine à l'œuvre dans les métropoles génère une exacerbation de certains enjeux urbains fortement interdépendants, que ce soit en termes fonctionnels, sociaux, économiques, et de soutenabilité. L'interconnexion entre tous les agents humains et non humains des systèmes urbains par le développement pervasif du numérique dans la société, renforce le caractère peu prédictible du déploiement des services urbains sur le territoire. La multiplication et la diversification des acteurs impliqués dans la politique locale amène également une fragmentation du pouvoir décisionnel et donc de la capacité d'action des acteurs publics sur le territoire (Pinson, 2010). Pourtant, le pouvoir des aires urbaines s'affirme et se traduit par un plus fort potentiel à se saisir des grands enjeux urbains tout en étant directement concerné par le besoin de solutions concrètes (Albino et al., 2015). À l'échelle européenne et mondiale, la multiplication des relations inter-villes traduit bien la tendance des capitales régionales/nationales à se saisir directement des problématiques qui les concernent, pour élaborer, sans intermédiaire étatiques, des réseaux de bonnes pratiques et d'expertises.

LA COMPLEXIFICATION DES SYSTEMES URBAINS

La notion de système complexe telle que synthétisée par Adler et al. (2011) est cadrée par trois points fondamentaux : la multiplicité des paramètres dont l'origine est à la fois interne et externe, leur interdépendance et la non prédictibilité de l'évolution du système. L'application de cette notion dans le champ urbanistique (Batty et al., 2012) permet d'appréhender la ville en tant que système urbain, qui intègre une multitude de sous-systèmes imbriqués et interdépendants, ou « réseaux partiels » (Fernandez et al., 2018). Cette compréhension fait référence à une approche « relationnelle et territoriale » des villes, argumentée par Pinson (2014) qui « articule ces logiques déterritorialisation et de reterritorialisation qui sont aujourd'hui au cœur du processus d'élaboration des politiques urbaines ». Le concept d'*assemblage urbain* prend source dans la théorie du « rhizome » de G. Deleuze et F. Guattari et vise à permettre de « décentrer » les études urbaines de l'idée d'une « ville » à celle du réseau de ses composantes. Hérité de la théorie de l'acteur-réseau, ce concept cherche à analyser les réalités urbaines en tant qu'objets en pleine transformation, comprenant non seulement des humains, mais aussi des matériaux et des artefacts qui sont « acteurs » du système. Au lieu de révéler les structures de pouvoir sous-jacentes, la théorie de l'assemblage urbain se centre sur l'étude des « modalités de création et de recréation des réalités urbaines dans diverses pratiques disputées » (Farias et Blok, 2016).

La complexification (Adler et al., 2011) des systèmes urbains amène ainsi les gouvernements publics locaux à questionner leur mode de résolution des enjeux urbains. C'est en effet la capacité des acteurs urbains à élaborer des prises de décision par consensus basées sur le compromis et les négociations qui leur assure un pouvoir d'action sur le territoire, c'est-à-dire une « compétence concrète d'organisation de la coopération en vue de la construction d'une action collective ». Les acteurs publics locaux s'orientent donc vers des modes de gouvernement capables de participer au renforcement du régime urbain, c'est-à-dire vers une gouvernance urbaine collaborative. Pour les entreprises, la course à l'innovation à l'ère du numérique s'exprime également par un besoin d'ouverture, qui va au-delà du concept d'innovation ouverte tel que défini par Chesbrough. En effet, l'hybridation des modèles qui s'observe dans les pratiques managériales de l'innovation se traduit par une circulation réticulaire, multipartite de la connaissance, et par les interactions dynamiques qui prennent place entre les acteurs, centrées utilisateur.

La mise en place opérationnelle de pratiques d'innovation ouverte collaborative semble facilitée par la présence d'acteurs ou de structures intermédiaires, permettant de créer un cadre (spatial, cognitif, organisationnel...) dans lequel les proximités nécessaires à l'innovation peuvent s'incarner.

Ces « intermédiaires » mettent alors en relation les acteurs publics et privés, et permettent d'accompagner les projets et de créer de la valeur pour le territoire et ses habitants (Baltes et Gard, 2010). L'innovation territoriale est alors possible. D'autant que le déploiement de services « tutélaires » (Derycke et Huntzinger, 1986) se confronte parfois à la production de réglementation locale - dont l'émergence est porteuse d'incertitude- et encourage fortement les entreprises à s'engager dans des dynamiques de collaboration avec les acteurs publics locaux.

Ainsi le lieu de l'innovation (la territorialisation des projets innovants) joue un rôle structurant dans la constitution et le renforcement des réseaux d'acteurs sociaux de l'économie globale. En effet, la rencontre physique reste primordiale dans l'élaboration d'un écosystème innovant entre différents acteurs sociaux. Cela nous semble traduire la pertinence de cette argumentation pour l'économie numérique et les écosystèmes d'innovation ouverte et collaborative.

LES TIERS LIEUX D'INNOVATION

Les différentes typologies de ces espaces ouverts d'innovation sont aujourd'hui rassemblées sous le vocable de « tiers-lieu », dans la littérature académique et non académique.

À l'origine (1989) le concept de tiers-lieux définit une notion d'espace de sociabilisation urbaine et s'inscrit en complémentarité des espaces de sociabilisation déjà existants, tels que les cafés parisiens du XIX^{ème} siècle. Ce concept a fait l'objet d'un glissement sémantique vers la catégorisation de dispositifs, ancrés spatialement, proposant des aménités sociales et techniques visant à justifier d'un potentiel de facilitation de l'émergence de l'innovation.

Trois formes principales sont apparues ces dix dernières années: les tiers-lieux de fabrication numérique (Fablabs, makerspace,...), les tiers-lieux de travail plus fréquemment nommés espaces de coworking et enfin les tiers-lieux d'expérimentation (ou Living Labs). Bien que ces catégories facilitent la compréhension de ce phénomène, leurs frontières sont bien sûr poreuses. C'est cette dernière forme qui nous intéresse plus particulièrement, déclinée à l'échelle des services urbains.

Les tiers-lieux d'expérimentations urbaines, ou Urban living labs, peuvent être définis comme des structures public-privées qui se positionnent comme des tiers-acteurs de la fabrique des services urbains liés au numérique, favorisant le déploiement d'expérimentations urbaines réelles sur le territoire focal (Karvonen and von Heur, 2014), et co-développées par l'ensemble des acteurs concernés. L'émergence d'Urban living labs, en tant que dispositifs sociotechniques territorialisés, peut être entendu comme une tentative de réponse à cette convergence d'intérêt, d'innovation ouverte et collaborative appliquée aux enjeux de la ville numérique. Les tiers-lieux d'expérimentations urbaines s'inscrivent alors dans le « paysage technologique » urbain, en générant de nouvelles formes spatiales, qui tentent de renouveler les pratiques d'innovation.

Ce travail de recherche s'inscrit dans une compréhension de la ville comme « relationnelle et territoriale », qui reprend la théorie de l'assemblage pour articuler les logiques de déterritorialisation et de reterritorialisation à l'œuvre.

METHODOLOGIE ET RESULTATS ATTENDUS

Sur un plan plus méthodologique, nous devons penser l'assemblage urbain non seulement en fonction de ses parties, mais aussi en fonction de la nature des multiples relations entre ces acteurs. La mobilisation du concept d'assemblage vise à donner une tension conceptuelle à l'étude de terrain pour éviter de simplement décrire les phénomènes. Aussi l'analyse de l'évolution des modes de gouvernement local s'appuie sur la théorie des régimes urbains, qui souligne la capacité de collaboration entre acteurs et organisations détentrices d'un pouvoir décisionnel comme facteur explicatif de réussite. De là en découle la mobilisation de concepts-outils tels que les tiers lieux d'innovation, les dispositifs socio- techniques ou les expérimentations grandeur nature, qui nous permettent d'appréhender la complexité des projets à travers leurs multiples dimensions (notamment en termes d'acteurs, d'échelles territoriales, et de technologies).

Notre travail a pour objectif de mettre en évidence le rôle des ULL dans l'élaboration de nouveaux services urbains, adaptés aux contextes locaux (attentes, besoins, ressources..) et englobant (numérique, transition écologique..). La stimulation de l'écosystème local nous semble permettre l'émergence ou la reconstitution d'un pouvoir décisionnel localisé/localisant, et dont la gouvernance amène à se saisir de thématiques communes, relatives aux services urbains. La méthode de l'expérimentation ULL nous apparaît comme participant à la mise en œuvre opérationnelle de gestion de projets innovants, complexes et territorialisés, aboutissant à l'émergence ou au renforcement d'écosystèmes locaux basés sur l'innovation.

Notre travail de recherche s'appuie sur l'étude d'un terrain - le challenge MobUp animé par le TUBA (tiers-lieu d'expérimentation urbaine à Lyon)- qui rassemble des acteurs publics (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Apidae et Chambéry Métropole) et privés (-APRR et Véolia, commanditaires- et les acteurs des Pôle de compétitivité Imaginove et le Cluster Montagne). La mise à disposition des données numériques ouvertes (open data), détenues par ces acteurs publics permettra, à travers des projets d'expérimentation au printemps 2018, l'émergence de solutions *ad hoc* aux grands enjeux auxquels ils doivent faire face : la mobilité, l'attractivité et la stimulation d'un tissu économique sur leurs territoires.

L'enquête de terrain mobilise la méthode des entretiens semi-directifs avec les acteurs clefs de l'expérimentation urbaine. Les résultats empiriques de ce travail exploratoire nous permettront de faire apparaître les évolutions des pratiques de projets en lien avec le développement pervasif du numérique sur le territoire. Ils serviront de base comparative avec d'autres études de cas menés en France ou en Europe.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Adler, Bernd-Mathias, Walter Baets, et Reinhard König. 2011. « A Complexity Perspective on Collaborative Decision Making in Organizations: The Ecology of Group-Performance ». *Information & Management* 48 (4-5): 157-65. <https://doi.org/10.1016/j.im.2011.04.002>.

Albino, Vito, Umberto Berardi, et Rosa Maria Dangelico. 2015. « Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, and Initiatives ». *Journal of Urban Technology* 22 (1): 3-21. <https://doi.org/10.1080/10630732.2014.942092>.

Baccarne, Bastiaan, Dimitri Schuurman, Peter Mechant, et Lieven De Marez. 2014. « The role of Urban Living Labs in a Smart City ». présenté à The XXV ISPIM Conference – Innovation for Sustainable Economy & Society, Dublin, Ireland, juin 8. <https://biblio.ugent.be/publication/5646684/file/5646725.pdf>.

Baltes, Guido, et Jerome Gard. 2010. « Living Labs as intermediary in open innovation: On the role of entrepreneurial support ». In , 1-10. IEEE. <https://doi.org/10.1109/ICE.2010.7477017>.

Batty, M., K. W. Axhausen, F. Giannotti, A. Pozdnoukhov, A. Bazzani, M. Wachowicz, G. Ouzounis, et Y. Portugali. 2012. « Smart Cities of the Future ». *The European Physical Journal Special Topics* 214 (1): 481-518. <https://doi.org/10.1140/epjst/e2012-01703-3>.

Derycke, Pierre-Henri, et Hervé Huntzinger. 1986. « Pour une analyse socio-économique des services collectifs territoriaux ». *Les Annales de la recherche urbaine* 31 (1): 6-18. <https://doi.org/10.3406/aru.1986.1249>

Fariás, I., & Blok, A. (2016). Introducing urban cosmopolitics: Multiplicity and the search for a common world. *Urban Cosmopolitics: Agencements, Assemblies, Atmospheres*, (Law 2002), 1–22. <http://doi.org/10.4324/9781315748177>

Fernandez, Valérie, Gilles Puel, et Clément Renaud. 2018. « Diffuser une culture de la créativité à travers un « assemblage » de lieux : le cas de la ville de Shanghai », Paris, Presse des Mines (à paraître). <https://doi.org/10.1177/0042098011410333>.

Karvonen, Andrew, et Bas van Heur. 2014. « Urban Laboratories: Experiments in Reworking Cities: Introduction ». *International Journal of Urban and Regional Research* 38 (2): 379-92. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12075>.

Pinson, Gilles. 2014. « Eugene McCann and Kevin Ward 2011 (eds), Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age ». *Métropoles*, n^o 14 (juin). <http://metropoles.revues.org/4907>.

URBACT Un serious game numérique pour l'apprentissage de la co production du projet urbain : caractéristique du jeu et rôle de l'enseignant

*URBACT A digital serious game for the learning of the co production
of the urban project: characteristic of the game and the role of the teacher*

Nathalie MOLINES

Maître de conférences en géographie, Département Génie des Systèmes Urbains
Sorbonne Universités - Université de Technologie de Compiègne
EA 7284 AVENUES
Nathalie.Molines@utc.fr

Carine HENRIOT

Maître de Conférences en aménagement de l'espace et urbanisme
Département Génie des Systèmes Urbains
Sorbonne Universités - Université de Technologie de Compiègne
EA 7284 AVENUES

Thierry GIDEL

Maître de Conférences, Département Technologie et Sciences de l'Homme
Sorbonne Universités - Université de Technologie de Compiègne
Laboratoire COSTECH

Michel FANNI

Architecte-Urbaniste, SUD-S

Fares KORBI

Stagiaire Master 2, Département Génie des Systèmes Urbains
Sorbonne Universités - Université de Technologie de Compiègne
EA 7284 AVENUES

RESUME :

L'enseignement des enjeux, verrous et incidences de la production urbaine concertée est complexe et délicat car il doit amener les étudiants à prendre conscience de la multitude d'effets directs, indirects et induits de l'implication d'acteurs multiples aux enjeux parfois opposés. Les jeux sérieux, en permettant aux apprenants d'appréhender plus concrètement et plus ludiquement - les enjeux et défis de la production urbaine, peuvent faciliter cet apprentissage. C'est le pari du projet « Urbact », financé dans le cadre de l'appel à projet FORMINNOV de SORBONNE UNIVERSITE. URBACT, développé sur une table numérique collaborative, vise à comprendre les interactions entre les acteurs d'un projet urbain. Il permet également d'introduire des notions de construction d'un plan masse, d'équilibre de budget et de durabilité du projet. Après avoir fait un point théorique sur les enjeux pédagogiques des jeux sérieux, nous présenterons le jeu URBACT et analyserons les premiers retours d'expérience.

Mots-clés : projet urbain, jeux sérieux, Table TATIN, co-production, innovation pédagogique

ABSTRACT:

Teaching the issues, barriers and implications of the collaborative production of urban projects is complex and delicate because it must lead students to become aware of the multitude of direct, indirect and induced effects of multi-stakeholder involvement in sometimes opposing issues. Serious games, by allowing learners to understand more concretely - and more playfully - the issues and challenges of urban production, can facilitate this learning. This is the challenge of the "Urbact" project, funded as part of SORBONNE UNIVERSITE's FORMINNOV call for projects. URBACT, developed on a collaborative digital table, aims to understand the interactions between all the actors of an urban project. The game also allows introducing the construction of a mass plan, the concept of budget, and sustainability of the project.

Keywords: urban project, serious game, Tatin Table, collaborative planning, innovative pedagogy

L'enseignement des enjeux, verrous et incidences de la production urbaine concertée est complexe et délicat car il doit amener les étudiants à prendre conscience de la multitude d'effets directs, indirects et induits de l'implication d'acteurs multiples aux enjeux parfois opposés. Les jeux sérieux, en permettant aux apprenants d'appréhender plus concrètement - et plus ludiquement - les enjeux et défis de la production urbaine, peuvent faciliter cet apprentissage. C'est le pari du projet « Urbact », financé dans le cadre de l'appel à projet FORMINNOV de SORBONNE UNIVERSITE. URBACT, développé sur une table numérique collaborative, vise à comprendre les interactions entre les acteurs d'un projet urbain. Il permet également d'introduire des notions de construction d'un plan masse, d'équilibre de budget et de durabilité du projet.

Après avoir fait un point théorique sur les enjeux pédagogiques des jeux sérieux, nous présenterons le jeu URBACT et analyserons les premiers retours d'expérience.

LE JEU SERIEUX UN OUTIL ADAPTE A L'APPRENTISSAGE DU PROJET URBAIN

Comme le souligne Bacquet et Gauthier (2011), « le passage du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine, amène la multiplication des échelles de projets, des acteurs et des formes de partenariat privé/public. Elle contribue, depuis deux décennies, à transformer en profondeur les conditions d'exercice des urbanistes. ». Les fondements de cette construction multipartite du projet urbain doivent absolument être abordés dans les formations des futurs acteurs de la ville. Mais cet apprentissage est difficile dans le cadre d'une pédagogie traditionnelle car il doit amener les étudiants à prendre conscience de la multitude d'effets directs, indirects et induits de l'implication d'acteurs multiples aux enjeux parfois opposés.

Le jeu, qu'il soit ou ne soit pas, sérieux, numérique ou coopératif a souvent été utilisé dans des projets de planification urbaine (Poplin, 2011) et ses atouts pour l'apprentissage sont plébiscités (Cohard P. 2015 ; GEE JP 2003). Depuis 2012, Mojang, la société développant le jeu vidéo Minecraft s'est associé avec les Nations Unies (programme des Nations Unies pour les villes durables). Ils ont détourné le célèbre jeu vidéo et ont développé « Blockbyblock », jeu vidéo offrant aux communautés défavorisées la possibilité de s'impliquer dans l'aménagement des espaces publics de leur territoire de vie¹.

Des universitaires ont également développé des supports ludiques pour l'apprentissage de la complexité du processus de prise de décision dans la planification urbaine. A l'issue de cette expérience les auteurs de ce jeu s'interrogeaient sur les potentialités de l'informatisation de leur jeu (Cools, 2014).

Dans le cadre du projet « Urbact », lauréat de l'appel à projet FORMINNOV de SORBONNE UNIVERSITE, nous avons souhaité nous appuyer sur les potentialités des outils numériques et des technologies du tactile pour développer un outil de pédagogie innovante.

URBACT OU LE PROJET URBAIN PAR SES ACTEURS

URBACT vise à appréhender les interactions entre les acteurs d'un projet urbain. Il permet également d'introduire des notions de construction d'un plan masse, d'équilibre de budget et de durabilité du projet.

Quatre grands objectifs ont été définis :

- le jeu doit être à la fois accessible et suffisamment complexe pour qu'à chaque instant, le joueur puisse progresser par lui-même et ait une sensation de « montée en compétence ». Les situations doivent l'amener à confronter des compétences nouvellement acquises à de nouveaux contenus. En d'autres termes, il s'agit de développer un jeu suffisamment simple pour que les règles et le maniement soient facilement assimilables dans un temps de jeu limité tout en prenant en compte la complexité de la réalité ;
- matérialiser une partie des interactions caractérisant les projets urbains (impacts direct indirect, induits de chaque décision, gestion du temps long du projet urbain, interférences avec des évènements extérieurs...) ;
- emmener les étudiants à comprendre les incidences, les enjeux et les limites de la co production sur les projets urbains.
- faire prendre conscience, à travers le jeu que la solution optimale n'existe pas et qu'il s'agit de trouver un compromis acceptable par tous.

¹ <https://blockbyblock.org/>

Les réflexions sur le développement du concept du jeu ont permis de mettre en avant un certain nombre d'impératifs et de fondamentaux :

- Le déroulement du jeu doit permettre de coller à la réalité (par exemple, les mécanismes traditionnels de gestion des tours ne sont pas adaptés ils ne sont pas représentatifs de la réalité du débat). ;
- le jeu devant s'intégrer dans un cours du cursus « génie des systèmes urbains », il est divisé en séances de deux heures (durée des travaux dirigés) Deux séances seront dédiées au jeu Une séance sera consacrée à la présentation par les groupes, au reste de la classe, de leur projet et à l'analyse du retour d'expérience.
- les étudiants seront répartis en groupes de six autour d'une plateforme associant tables tactile multi-utilisateurs et tableau interactif². Les joueurs seront répartis en trois binômes représentant : la société civile, l'élu et les financeurs. L'enseignant prendra le rôle du maître du jeu et interviendra tout au long des parties pour conseiller les joueurs, si besoin, et distribuer les cartes en début de chaque séquence ;
- Le design du jeu devra être minimaliste afin de ne pas prendre le dessus ;
- Des cartes indiqueront, à chaque groupe d'acteurs, les objectifs qu'il devra essayer d'atteindre. D'autres cartes collectives orienteront le contexte général et pourront faire intervenir des « crises » ayant des répercussions plus ou moins radicales sur le projet. Ces crises viennent complexifier progressivement la tâche et amènent de nouvelles notions telles que la résilience, l'agilité, et la prévoyance.
- Des indicateurs permettront « en temps réel » d'avoir une vision globale du projet (équilibre financier et durabilité du projet). Ces indicateurs seront utilisés des deux manières. De façon descriptive en fournissant des informations essentielles pour alimenter le débat entre les élèves ; ils permettront de cristalliser les oppositions entre les intérêts de chaque acteur. Ils seront également utilisés de manière diagnosticielle et notamment comme outil d'apprentissage au sein du jeu. En effet, le feedback en temps réel des actions sur les indicateurs est pensé comme un moyen de transmettre des connaissances aux élèves. En posant des éléments, les élèves doivent comprendre les effets de causalité de ceux-ci sur les indicateurs et, plus largement, sur des phénomènes urbains. La dernière séance de jeu (centrée sur le retour d'expérience) permettra à l'enseignant de vérifier l'acquisition de cette compétence).

² <https://www.utc.fr/tatin/TATIN/PROJECT.html>

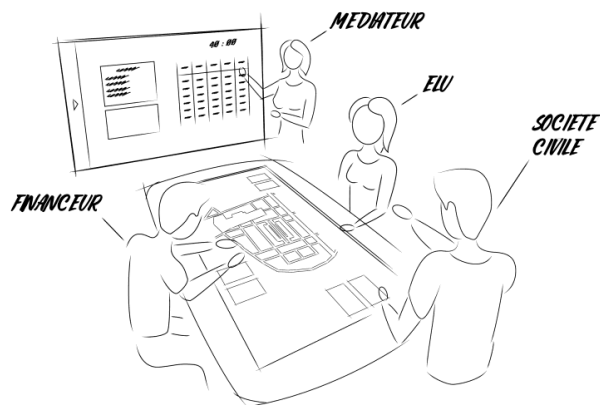


Figure 1 : la plateforme URBACT

Afin de contourner les limites d'un système de tour par tour, URBACT a été organisé en séquences. Chaque séance de deux heures est divisée en deux séquences de jeu. Au cours de chaque séquence, l'ensemble des joueurs ont la possibilité d'agir en même temps. Le groupe doit ainsi apprendre à s'organiser, à présenter son point de vue et écouter celui des autres afin de gagner en efficacité et trouver un compromis. La forme de la table et le plateau de jeu cartographique facilitent l'interaction entre les joueurs en induisant visuellement le débat.

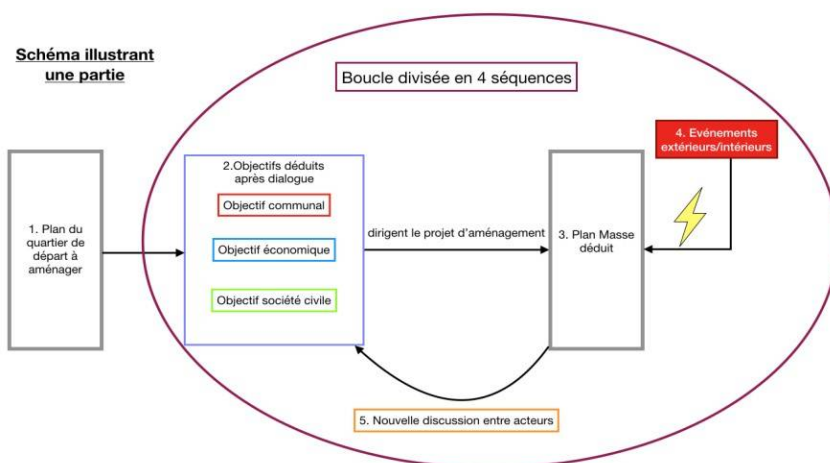


Figure 2 : organisation du jeu URBACT

Rôle de l'enseignant

La question de la place des enseignants lors d'une séance d'apprentissage par jeu sérieux mérite d'être posée. En effet, sans aller jusqu'à craindre une prolétarianisation de la fonction d'enseignant (Havreng et al 2018), il est intéressant de s'attarder sur le rôle de l'enseignant durant ses séances de jeu.

Pour rappel, dans les deux premières séances de TD, son rôle sera le suivant :

- Lancement du jeu, présentation des objectifs des séances, présentation du fonctionnement des tables tactiles
- Maîtrise du temps
- Distribution des cartes à jouer (carte « acteurs » et cartes « crises »)
- Accompagnement des joueurs en cas de blocages (techniques ou humains).

Ces moments critiques du jeu pourront être valorisés par l'enseignant en apportant des points d'informations théoriques sur le projet urbain. Ils seront également analysés et valorisés lors de la dernière séance.

Lors de la troisième séance, il reprendra un rôle plus traditionnel d'enseignant en aidant à valoriser les analyses et construire le débat.

Dans le cas d'URBACT, la majorité des enseignants qui joueront les rôles de maîtres du jeu ont activement participé à son développement. Ils maîtrisent donc totalement les ficelles du jeu ainsi que les attentes et les objectifs visés. Ils pourront ainsi orienter le jeu (lors de la distribution des cartes par exemple) et soutenir et conseiller les étudiants en cas d'incertitudes ou de blocages. Cette situation est idéale et, dans la mesure du possible, un enseignant doit être impliqué dans le processus de création du jeu sérieux qu'il compte utiliser. Quand ce n'est pas possible, il faut penser en amont (pendant la création du jeu) à la constitution d'un document de passation permettant à quelqu'un, étranger au projet, de comprendre les enjeux dont le jeu se saisit et ainsi être en mesure de donner des informations éclairantes aux apprenants.

En d'autres termes, lors des séances de jeu, l'enseignant devra finalement adopter une triple posture d'explicitation, d'observation et d'orientation :

- Explicitation : même si le tâtonnement et le fonctionnement par essai-erreur fait partie du travail d'apprentissage, l'enseignant doit s'assurer qu'un groupe ne se trouve pas dans une impasse par incompréhension d'une règle,
- Observation : pendant toute la durée du jeu et afin de recenser des points intéressants dans les parties des étudiants pour ensuite revenir dessus lors du retour d'expérience et permettre de solidifier les compétences acquises
- Orientation : le jeu étant construit autour d'un processus itératif, l'intervention du professeur est nécessaire au lancement de chaque nouvelle séquence pour choisir l'évènement qui a lieu et impacte l'itération suivante. Sur ce dernier point, le professeur a besoin de comprendre le déroulement du jeu pour ensuite choisir un évènement qui mettra les élèves dans des situations intéressantes.

Ces différentes postures montrent que le professeur aura alors la capacité de prendre les connaissances transmises par le jeu pour rebondir dessus et permettre aux élèves de consolider les leurs à partir de leur expérience, et donc s'assurer qu'ils se sentiront concernés.

CONCLUSION

Le projet ayant débuté en septembre dernier, les tests avec différents groupes d'étudiants (étudiant ingénieurs en systèmes urbains à l'UTC, étudiants en master d'urbanisme à Sorbonne) n'auront lieu qu'en mars-avril prochains. A terme, URBACT devrait permettre aux étudiants de découvrir différents aspects de la production urbaine : la collaboration et l'interaction de différents acteurs, la production urbaine de ses enjeux à son budget ainsi que l'état d'esprit engendré par un projet ayant une temporalité longue et empreint de visions multiples.

Le temps de jeu étant limité à quatre heures, il est évident que ces sujets ne seront pas traités de manière exhaustive. Par contre, au terme de ces deux séances de travaux dirigés, les étudiants auront fait face à des enjeux proches de la réalité et auront acquis de nombreuses connaissances. Tous les conflits qui apparaîtront entre les acteurs seront des sources de remise en perspective de ce qui est considéré comme important dans ce genre de projet. Quant à la construction, son aspect minimaliste permet d'appréhender le nombre de variables et d'acteurs qui entrent en jeu dans les projets d'aménagement, sans pour autant déborder les joueurs.

Lors du troisième TD, le professeur aura alors le rôle le plus important : celui d'utiliser l'expérience nouvelle de ses étudiants pour poser un regard sur leurs réalisations et ainsi leur donner une compréhension encore plus fine de ce qui s'est produit pendant les deux séances précédentes.

La version développée dans le cadre de FORMINNOV est une « preuve de concept » qui sera amenée à être améliorée ultérieurement et 2018 verra ses premiers tests. Lors de ces séances nous observerons le déroulement des parties, le comportement des étudiants, les échanges et discussions émanant des parties, les points de blocages, les projets réalisés... Nous présenterons lors de notre communication l'analyse de ces expériences.

Nous remercions Sophie, Emma, Julien, Maxime et Maxime, étudiants du cursus Humanité et Technologie (HUTECH) qui ont accompagné notre projet dans ses premiers mois de vie.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bacqué Marie-Hélène, Gauthier Mario, 2011, « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein », *Participations*, 2011/1 (N° 1), p. 36-66. DOI : 10.3917/parti.001.0036. URL : <https://www.cairn.info/revue-participations-2011-1-page-36.htm>

Cohard, Philippe, 2015. L'apprentissage dans les serious games : proposition d'une typologie. @GRH, 16,(3), 11-40. doi:10.3917/grh.153.0011. <http://www.cairn.info/revue-@grh-2015-3-page-11.htm>

Cools, Mario, 2014. Le "serious game" peut-il être un outil utile au développement du territoire? Paper presented at Le serious game : un outil pour la planification urbaine?, Liège, Belgium. <http://hdl.handle.net/2268/170845>

GEE James Paul, 2003 What Video Games Have to Teach Us About Learning and Literacy Computers in Entertainment (CIE) - Theoretical and Practical Computer Applications in Entertainment archive Volume 1 Issue 1, October 2003 doi>10.1145/950566.950595
<https://historysfuture.files.wordpress.com/2013/09/gee-what-video-games-3pp.pdf>

Havreng Sophie, Abt Julien, Proust Maxime, Grandidier Maxime Lesburgueres Emma, 2018, URBACT Assistance à la conception d'un serious game simulant la programmation d'un projet urbain, Rapport d'UV HT05, 36 p.

Poplin Alenka, 2011, Games and Serious Games in Urban Planning: Study Cases. In: Murgante B., Gervasi O., Iglesias A., Tanir D., Apduhan B.O. (eds) Computational Science and Its Applications - ICCSA 2011. ICCSA 2011. Lecture Notes in Computer Science, vol 6783. Springer, Berlin, Heidelberg

Prevot Maryvonne, 2016, « L'urbanisme, l'architecture et le jeu », Appel à contribution, Calenda, Publié le vendredi 25 mars 2016, <http://calenda.org/360894>

AXE 5 (co-resp. Philippe Deboudt, Helga-Jane Scarwell)



Adaptation, résilience, réversibilité, transition : de nouveaux enjeux pour le projet ?

Le projet se trouve bouleversé par de nouveaux impératifs écologiques, juridiques et sociaux invitant à la durabilité à l'échelle internationale, européenne (Paquet Energie Climat) et nationale (ex. en France, lois POPE2, Grenelle 1 et 2 ou relative à la transition énergétique pour la croissance verte). Leur traduction selon de nouveaux objectifs à atteindre ou de nouvelles normes ont des incidences sur les pratiques de l'aménagement et de l'urbanisme et sur la nature séquentielle du projet. Ainsi, le projet se trouve de plus en plus complexifié par l'évolution des problématiques urbaines et environnementales et par le besoin de répondre à l'articulation des enjeux globaux et locaux ou encore à des besoins de structuration et d'évaluation des démarches de projet. La thématique des « transitions » (écologique, sociale...) accompagne-t-elle la généralisation d'une inflexion du projet vers la préfiguration comme nouveau mode opératoire ? La notion même a-t-elle encore du sens ou n'est-elle plus qu'une fiction, lorsque domine la vulnérabilité, l'inégalité, l'instabilité, l'incertitude ? Le projet n'apparaîtrait-il pas comme une opportunité à saisir pour engager les villes sur le chemin de la transition énergétique ? A l'image de la transition, quelles sont les nouvelles figures de l'action, quelles sont les méthodes qui s'imposent en parallèle du projet (résilience, adaptation...)?

Quand la ville durable se nourrit de la ville intelligente : que reste-il du projet ? Hanoï, métropole en transition

*When the sustainable city is fueled by the smart city: what remains of the project?
Hanoi, metropolis in transition*

Helga-Jane SCARWELL

Professeure, Université de Lille, EA 4477 Territoires, Villes, Environnement & Société (TVES)
hscarwell@gmail.com

Divya LEDUCQ

Maître de conférences, Université de Tours
UMR CNRS 7324 Cités, Territoires, Environnement et Sociétés (CITERES)
divya.leducq@univ-tours.fr

DINH Do Lien Huong

Doctorante, Université de Lille, EA 4477 Territoires, Villes, Environnement & Société (TVES)
dinhhuong266@gmail.com

RESUME :

L'actuel engouement pour la ville intelligente reposerait sur l'idée qu'elle constituerait une réponse à divers problèmes socioéconomiques que rencontrent les villes contemporaines liés à l'urbanisation grandissante et à la croissance démographique (embouteillages, pollution environnementale, gaspillage énergétique). Sur ce fondement, plusieurs villes et provinces du Viet Nam ont été labellisées smart city (SC) et déclarent vouloir mettre en place une stratégie de SC. La ville de Hanoï, confrontée à une urbanisation rapide et non maîtrisée, s'est lancée dans trois projets de SC pour faire face à de grands défis liés aux infrastructures clés (transport, énergie, construction, santé, eau) et à la volonté de rendre la ville plus attrayante, vivable et compétitive. Derrière cet enthousiasme, la SC vietnamienne semble s'identifier simplement à la ville de demain, sans que l'on puisse dire à ce stade si l'expression « ville intelligente » fait référence à une ville durable socialement, environnementalement et économiquement et sans donner de définition précise de ce que serait la SC.

Mots-clés : ville durable, Aménagement ; politique publique ; ville intelligente.

ABSTRACT:

The current craze for the smart city (SC) is based on the idea that it would be an answer to various socio-economic problems faced by contemporary cities and related to the increasing urbanization and population growth (traffic jams, environmental pollution, energy waste). Based on this belief, several cities and provinces of Viet Nam have been labeled SC and declared their will to set up a strategy of SC. The city of Hanoi struggle with rapid and uncontrolled urbanization and decided to implement three SC projects to deal with major challenges related to key infrastructures (transport, energy, construction, health, water) and aims to make the city more attractive, livable and competitive. Behind this recent enthusiasm, the Vietnamese SC seems to simply become identified as the "city of the future". Nonetheless, we can't assess if this nowadays stage of the expression "smart city" refers to a socially, environmentally and economically sustainable city neither we can't give a precise definition of what the Vietnamese SC would be.

Keywords: Sustainable city; spatial planning; public policy; smart city.

L'actuel engouement pour la ville intelligente reposerait sur l'idée qu'elle constituerait une réponse à divers problèmes socioéconomiques que rencontrent les villes contemporaines liés à l'urbanisation grandissante et à la croissance démographique (embouteillages, pollution environnementale, gaspillage énergétique). Cette croyance, que l'on peut juger à travers quelques exemples emblématiques (Singapour, Songdo (Corée du Sud) et Masdar (Emirats arabes unis) qui sont d'ailleurs avant tout des démonstrateurs de technologies (Greenfield, 2013), prend forme sur l'idée qu'une gestion intelligente de la ville via les TIC, est parfaitement appropriée pour préfigurer la durabilité urbaine en visant l'efficacité et l'optimisation des infrastructures urbaines. Autrement dit, la Smart city permettrait effectivement de développer des moyens et des solutions aptes à répondre aux besoins de la population tout en préservant les ressources, l'environnement.

Sur ce fondement, 23 villes et provinces du Viet Nam ont été labellisées SC, tandis qu'une dizaine supplémentaire déclare vouloir mettre en place une stratégie de SC et y sont encouragées par le Gouvernement central. Parmi ces projets de SC, on constate que 22 % dépendent de l'autorité centrale. Il s'agit de la capitale politique Hanoï, de la capitale économique Ho Chi Minh City et trois pôles portuaires majeurs pour le pays, Hai Phong, Da Nang et Can Tho. Par ailleurs, 22 % sont des provinces, c'est à dire des régions constituées de villes petites et moyennes ont mis en œuvre une stratégie de territoires intelligents. Enfin, les 56 % restant sont des villes relevant de l'autorité de la province, parmi lesquelles des stations d'altitude comme Da Lat ou de piémonts (Thai Nguyen), des stations balnéaires telles que Ca Mau et Hué, et enfin des villes insulaires (Phu Quoc). La propagation de l'appropriation de la SC contribue à un maillage relativement équilibré des initiatives sur le territoire. Toutefois, la fig. 1 met en évidence la concentration de 11 projets (47 %) au Nord du pays à proximité de Hanoï, et un essaimage continu au Sud de Binh Duong à Ca Mau en passant par HCMC et Can Tho.

La ville de Hanoï, confrontée à une urbanisation rapide et non maîtrisée, s'est lancée dans trois projets de smart cities pour faire face à de grands défis liés aux infrastructures clés (transport, énergie, construction, santé, eau) et à la volonté de rendre la ville plus attrayante, vivable et compétitive.

Selon les plans de zonage du Master Plan 2030-2050¹ de la Région de Hanoï, seules deux SC sont expressément prévues : il s'agit de Hoa Lac Hi-tech Park (HHTP), technopole implantée à une trentaine de kms de Hanoï dans les deux districts de Thach That et Quoc Oai et le projet Nhat Tan- Noi Bai qui concerne les plans de zonage N5, N7 et N8. En 2015, les prémices d'un troisième projet de SC émergent avec le développement des TIC dans l'administration Hanoïenne à l'exemple de ce qui est en place à Da Nang et qui constitue en matière d'E-gouvernement le modèle à suivre pour le Viêt Nam.

Plusieurs raisons justifient le choix de développer des SC à Hanoï. Il y a premièrement des « raisons conjoncturelles » liées, selon Madame Vu Thi Vinh², à son plan d'urbanisme incohérent sur le long terme, à son manque de fonds d'investissement et à son retard technologique. En effet, si la ville durable promue par le MP (2030-2050) décline des orientations éprouvées ailleurs et s'oriente vers une production urbaine stratégique et standardisée basée sur un référencement international, sa mise en œuvre confirme un écart important entre le MP et les multiples facettes de sa réalisation (Leducq et Scarwell, 2018). Le récit urbanistique est ainsi perturbé au point de se demander si le MP ne serait pas qu'un exercice purement formel. En effet, la circulation est congestionnée et le stationnement est anarchique. La pollution de l'air est insoutenable. Les logements sont construits sans respect de la planification et le secteur de la promotion immobilière est dominé par des bâtiments luxueux inabordables pour la majorité de la population et parfois sans infrastructures de raccordement. La prise en compte de la nature relève d'une esthétique décorative. Les surfaces en eau sont remblayées au profit de nouvelles urbaines zones à lotir (Labbé, 2016). En ce sens, comme l'a souligné Kitchin (2016), la SC apporterait son lot de promesses pour répondre à plusieurs défis rencontrés par la ville contemporaine de Hanoï. L'approche smart serait la solution miracle aux problèmes de gestion car elle est « *censée éliminer progressivement les erreurs de gouvernance et les mauvais comportements humains, dus à l'insuffisance de données et de feedbacks sur les usages, afin d'atteindre un objectif de réduction des consommations d'énergie et donc d'économie à bas carbone* » (Felli, 2015, p. 156). Mais elle suppose une approche systémique de la ville pour créer des synergies capables de mettre en place des solutions pour répondre aux enjeux environnementaux. Deuxièmement, l'émergence de la SC au Viêt Nam repose sur l'idée qu'elle permettrait à Hanoï d'affirmer son leadership technologique en devenant le laboratoire des solutions mises en place pour le pays.

Troisièmement, la popularité de la SC repose sur l'idée qu'elle constituerait une réponse pour tous, car l'approche par l'E-gouvernance de la SC est plus souple et offre à tout les décideurs urbains la possibilité d'accroître le nombre de parties prenantes aux prises de décisions. Enfin, le Viêt Nam étant désormais un pays à revenu intermédiaire, il lui faut attirer de nouveaux investisseurs étrangers (IDE) pour perpétuer la croissance économique. Le choix de développer des SC relève d'un marketing de labellisation, « *urban labelling* » (Albino *et al.*, 2015), constituant une stratégie de marque rentable pour es IDE.

En réalité, une ville intelligente se veut « durable » de par son objectif premier et défend une approche intégrée des différentes dimensions des projets : spatiales, financières, juridiques, architecturales, techniques, environnementales.

Derrière cet enthousiasme, la SC vietnamienne semble s'identifier simplement à la ville de demain, sans que l'on puisse dire à ce stade si l'expression « ville intelligente » fait référence à une ville durable socialement, environnementalement et économiquement et sans donner de définition précise de ce que serait la SC.

Cette difficulté ne résulterait pas tant de la diversité des domaines que recouvrent les SC que de l'absence de priorité dans les objectifs poursuivis en lien avec les besoins clés et du grand nombre et de la dispersion des définitions sur les villes intelligentes (Albino *et al.*, 2015). Autrement dit, les autorités vietnamiennes ont fait la promotion de la ville durable, elle sera désormais « intelligente » sans que l'on sache si la ville sera intelligente et durable.

Nos observations ont confirmé que c'est le grand potentiel de développement économique qui est mis en avant, de même que la SC vietnamienne semble résumer les problèmes urbains que connaît Hanoï à des solutions technologiques. Or, « pour avoir une ville intelligente, faut-il encore que les acteurs développent de nouvelles façons d'interagir « en intelligence » avec leur territoire. Les technologies et l'hyperconnexion digital ne suffiront pas (Calzada, 2015) à mobiliser en profondeur des citoyens dans un pays où la gestion spatiale est encore trop technocratique et pas assez décentralisée.

En conclusion, les décideurs de Hanoï considèrent que la SC est une ville où les TIC sont centrales. La SC apparaît dans certains discours comme une fin en soi au service d'une durabilité urbaine avant tout économique, en témoigne le développement des smart homes dans toute la région de Hanoï. Si en théorie, la SC cherche à relever un double défi : celui de l'urbanisation croissante des modes de vie, et la nécessité de faire plus (accueillir plus de personnes, offrir plus de services, ...) avec moins (espaces disponibles, ressources non renouvelables, changement climatique, moyens financiers, ...) elle semble s'orienter à Hanoï vers une approche marketing de la planification (Douay et Henriot, 2016).

Cette situation met en évidence le besoin d'interroger la relation entre la rhétorique vietnamienne de la ville intelligente et les conséquences de ces politiques, en particulier sur les inégalités spatiales.

Qu'il s'agisse de Hanoï ou de HCMV, les nouveaux quartiers conçus pour accueillir des SC ne risquent-ils pas d'accentuer les inégalités urbaines en fonctionnant comme une promotion économique de quartiers déjà bien dotés sans investir dans la transformation urbaine à plus long terme.

Cet article propose de comprendre de manière conjecturale, avec toutes les précautions que l'exercice suppose, un choix national et des politiques urbaines en train de se concevoir et de se faire (Khan *et al.*, 2018). L'objectif est de démontrer que si la majorité des territoires s'inscrit dans cette course à la SC, il semble néanmoins que ce soit Hanoï qui en retire les plus grandes opportunités de développement économique, sans pour autant que le coût du creusement des inégalités socio- spatiales généré par la SC ne soit suffisamment questionné et sans que l'on sache si la ville sera intelligente et durable.

Méthodologiquement, cette étude qualitative est basée sur de l’observation participante à un moment où les auteures ont été mobilisées en tant qu’expertes françaises sur les questions de durabilité urbaines, pour l’élaboration d’une grille d’indicateurs pour l’évaluation des stratégies de SC au Viet Nam. Ce qui nous a permis un accès privilégié aux documents originaux - en vietnamien et en anglais - et à des acteurs de premier ordre. Dans ce cadre, les échanges de courriels ainsi que six entretiens³, constituent le matériau complémentaire à l’analyse des politiques urbaines de long terme au Viet Nam et plus particulièrement à Hanoï.

Figure 1 : Localisation des projets de villes intelligentes au Viet Nam



Sources : Scarwell et Leducq, 2017

¹ Approuvé par la décision No 1259/QĐ-TTg du 26/07/2011.

² Urbaniste, ancienne Secrétaire générale de l’Association des Villes Vietnamiennes et ancienne Rectrice adjointe de l’Université d’Architecture de Hanoï (entretien, 28/11/2017).

³ Les interviews ont été menées entre août et décembre 2017 avec des urbanistes et architectes de l’Agence de Développement Urbain (Ministère de la Construction) qui a en charge l’élaboration d’un plan-guide pour les SC vietnamiennes. Ces échanges ont été facilités par l’intermédiaire de Mme Vinh et Mme Phuc Tao. Pour des raisons de confidentialité, les entretiens ont été anonymés.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Albino V., Berardi U., & Dangelico R. M. (2015). « Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives », *Journal of Urban Technology*, 22(1), p. 3-21.
- Calzada I. (2015). « Unplugging: Deconstructing the Smart City », *Journal of Urban echnology*, 22(1), p. 23-43.
- Douay, N., Henriot, C. (2016). « La Chine à l'heure des villes intelligentes », *L'Information géographique*, 80(3), p. 89-102.
- Felli, R. (2015). « La durabilité ou l'escamotage du développement durable », *Raisons politiques*, 4(60), p. 149-160.
- Greenfield, A. (2013, septembre) *Against the Smart City*. New York: Do Projects, 152 pages.
- Khan S., Taparovala P., Zérah M-H. (2018). « La nature des défis des futures villes intelligentes en Inde », *Flux*, vol. 3-4, n°113-114.
- Kitchin R. (2015). « The promise and peril of smart cities ». *Computers and law: the journal of the Society for Computers and Law*, 26 (2).
- Labbé D. (2016). « Critical reflections on land appropriation and alternative urbanization trajectories in periurban Vietnam », *Cities*, 53, 150–155.
- Leducq D., Scarwell H-J. (2018). « The new Hanoi: Opportunities and challenges for future urban development », *Cities*, 72, p. 70-81.

**Vive la règle pour le projet !
L'articulation de la règle et du projet
au service de la résilience urbaine à l'inondation**

Long live the rule for the project!

The link between the rule and the project to serve a resilient urban design to flood risk

Sylvain RODE

Maître de Conférences en aménagement et urbanisme

Université de Perpignan Via Domitia

Département Géographie et Aménagement UMR 5281 ART-Dev

sylvain.ode@univ-perp.fr

Julien LANGUMIER

Ethnologue, chercheur associé au laboratoire RIVES – UMR 5600 EVS ENTPE

RESUME :

La résilience fait aujourd'hui figure de nouveau paradigme en matière de gestion des risques, et le projet – associé à une pratique urbanistique qui serait moins réglementaire, mais plus négociée et partenariale – est présenté comme le mode opératoire privilégié de l'urbanisme résilient, c'est-à-dire permettant d'inventer des formes architecturales et urbaines adaptées au risque d'inondation. Pourtant, si les praticiens de l'urbanisme sont souvent critiques vis-à-vis de la prévention réglementaire sur les risques imposée par l'Etat, qui serait rigide et briderait leur capacité à innover, la règle demeure centrale dans l'élaboration des projets d'aménagement urbain en zone inondable. L'articulation entre logique réglementaire et logique de projet, qui est une condition sine qua non de l'émergence d'un urbanisme résilient, conduit, sur le terrain, à une reconfiguration du jeu d'acteurs ainsi qu'à la mise à l'agenda de nouvelles questions que le projet s'éviterait spontanément de traiter.

Mots-clés : projet, règle, urbanisme résilient, zone inondable

ABSTRACT:

Resilience is now a new paradigm in risk management, and the project approach – seen as a less regulatory and more negotiated partnership-driven urban practice – is presented as the favourite modus operandi for resilient urban design, that is to say urban design inventing architectural and urban forms adapted to flood risk. Yet, while urban design practitioners are often critical of state-imposed regulatory risk prevention, considered as rigid and a restraint of their ability to innovate, the rule remains central for urban development projects in flood-prone areas. The link between a regulatory logic and a project logic, which is a sine qua non condition for the emergence of resilient urban design, leads to a reconfiguration of the relationships between the different protagonists and puts new questions on the agenda, that the project approach would otherwise spontaneously avoid dealing with.

Keywords: project, rule, resilient urban design, flood prone area

INTRODUCTION

Si le projet urbain s'est généralisé au cours des années 1980 et 1990 au point de devenir « le standard de l'action, un passage obligé » (Claude, 2006), ce n'est en revanche qu'assez récemment (depuis les années 2010 essentiellement) que la littérature scientifique et professionnelle sur les risques le mobilise pour en faire un outil heuristique et opérationnel afin de repenser l'aménagement urbain dans les zones exposées à des risques. Le projet, qui « véhicule (...) une posture d'action spécifique, celle du dialogue, du partenariat, de la négociation » (Arab, 2004), et est souvent associé à une nouvelle pratique urbanistique qui serait moins réglementaire (Dugua, Delabarre, 2017), est envisagé par la littérature scientifique sur l'urbanisme résilient comme « une ouverture du champ des possibles » (Hubert, 2014) potentiellement favorable à une meilleure intégration des risques à la conception urbaine et à l'aménagement. Le projet constituerait ainsi le nouveau mode opératoire d'un urbanisme résilient, c'est-à-dire qui intègre « pleinement le risque d'inondation dans ses démarches comme dans ses productions » (Rode, Gralepois, 2017).

Pourtant, l'analyse de projets d'aménagement urbain développés en zone inondable constructible montre que c'est bien l'existence d'une réglementation qui oblige les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre à intégrer le risque à leurs projets (Gralepois, Rode, 2017). En l'absence de règle, le risque a toutes les chances de ne pas être pris en compte et d'être escamoté par les acteurs du projet. La règle est donc nécessaire, quoi que puissent en dire certains praticiens de l'architecture et de l'urbanisme, très critiques de la prévention réglementaire, présentée alors comme bridant le potentiel d'innovation du développement urbain en zone inondable.

Plutôt que d'opposer la règle et le projet, l'enjeu est de parvenir à mieux articuler la logique réglementaire (ce qui est interdit, ce qui est autorisé et les prescriptions associées) et la logique de projet (l'invention collective de solutions adaptées aux territoires et à leurs enjeux singuliers). Affirmer la nécessité de faire le projet *avec* la règle – et non pas contre elle ou sans elle – revient à prendre le contre-pied de certains thuriféraires du projet pour lesquels la logique de projet (mettant l'accent sur la souplesse, la créativité, la priorité au local) serait forcément vertueuse et la règle nécessairement arbitraire et contraignante. C'est ainsi tout à la fois une manière critique d'interroger le projet comme mode opératoire de l'urbanisme résilient et d'analyser la règle dans son processus de fabrication et de mise en œuvre (Gilbert, 2003) au sein du projet, sans la réduire à son seul énoncé universel taxé par certains de doctrinaire.

Sur le plan méthodologique, l'analyse repose sur une double observation, compréhensive tant du travail de projet que de la fabrique de la règle. Sylvain Rode mobilise en effet des enquêtes auprès des acteurs de projets résilients emblématiques développés en zone inondable au niveau national¹. Julien Langumier adopte une posture réflexive et analytique sur sa pratique opérationnelle d'élaboration des Plans de Prévention des Risques d'inondation dans le Sud-Est de la France².

Dans cette double perspective, les projets d'aménagement urbain en zone inondable se présentent comme des configurations (spatiales et actorielles) à l'occasion desquelles doivent être mises en œuvre des transactions nouvelles entre la ville et l'eau afin d'intégrer pleinement le risque d'inondation à la fabrique urbaine et ainsi aboutir à une forme d'urbanisme résilient. La transaction peut être définie comme l'ensemble des marges de définition possibles d'un accord qui permet de conclure un choix. Comme en informatique, la transaction est une suite d'opérations qui fait passer d'un état antérieur à la transaction à un état postérieur. Comme en droit, la transaction termine une contestation née, ou prévient une contestation à naître (article 2044 du Code civil). En sciences sociales, la notion de transaction – de transaction sociale plus précisément – insiste sur l'idée que la décision finale est le résultat d'une transformation des termes de l'échange et de la modification des priorités initiales (Rémy, 1992) des différentes parties pour aboutir à une décision.

Les transactions visant à articuler la règle et le projet à l'occasion de projets d'aménagement urbain en zone inondable ont plusieurs conséquences directes : elles contribuent d'une part à reconfigurer le jeu d'acteurs du projet et leurs modes d'action ; elles contribuent d'autre part à mettre à l'agenda de nouvelles questions que la dynamique du projet s'éviterait volontiers de traiter.

UN JEU D'ACTEURS ET DES MODES D'ACTION RECONFIGURÉS

L'omniprésence et le rôle central des services de l'État

Initiée en 1982, la politique de prévention confère un rôle essentiel aux services déconcentrés de l'État en leur donnant mission de connaître et de dire le risque. La loi relative au renforcement de la protection de l'environnement de 1995 (loi Barnier) définit les Plans de Prévention des Risques naturels (PPR) qui sont élaborés et mis en œuvre par les services de l'État. Au tournant des années 2000 à l'heure du bilan des 5000 premiers PPR, l'adage du Ministère de l'Environnement est : « L'État dit le risque, la collectivité prévient le risque ». Il s'agit ainsi d'exprimer une articulation plutôt qu'une concurrence entre l'élaboration de la règle et sa mise en œuvre dans l'instruction des autorisations d'urbanisme. Dans les faits, cette articulation s'est néanmoins avérée difficile. La nouvelle réglementation de l'usage des sols, perçue par les collectivités comme unilatérale, est dénoncée comme entravant le développement des territoires locaux en bridant les projets.

Forte de près de 15 000 PPR en 2015, la politique de prévention a en partie répondu à l'objectif d'acquisition de la connaissance du risque et à sa traduction en règle de prévention. Mais cette généralisation sur les territoires confronte davantage les porteurs de projets aux contraintes et exigences du principe de maîtrise et d'adaptation de l'urbanisation en zone inondable. Dans leur forme, les PPR sont des bons indicateurs de l'importance croissante des échanges et transactions entre l'État et les collectivités et porteurs de projets. Les règlements sont passés de quelques pages indiquant des principes généraux parfois peu opérationnels dans le champ de l'urbanisme à des volumes de près d'une centaine de pages, reflétant de nombreuses dispositions ajoutées et précisées à la faveur des discussions avec les acteurs de l'urbanisme, d'une analyse jurisprudentielle, et d'une mise à l'épreuve des projets en cours lors de l'élaboration du

PPR (exemple des « espaces stratégiques de requalification » qui ont été définis et cartographiés dans le PPRi de l'Huveaune dans les Bouches-du-Rhône avec un règlement spécifique associé).

Dépasant le rôle « d'observateur vigilant » (Claude, 2006) analysé sur les dossiers d'aménagement hors zones à risques, comment dès lors les services de l'État doivent-ils intégrer l'espace de transaction du projet comme un acteur à part entière et non pas uniquement comme un acteur extérieur, celui qui dit la règle ? L'idée d'une participation à la dynamique du projet et à la définition des solutions pertinentes d'urbanisme résilient pose des problèmes de frontière pour les services de l'État avec d'une part la collectivité compétente pour l'autorisation du projet et d'autre part avec le porteur de projet dont certains choix non visés par les règles de prévention relèvent de sa responsabilité.

Les architectes-urbanistes confrontés à l'inondation et à la règle

Le rôle et la place des architectes-urbanistes se trouvent redéfinis, voire questionnés, dans le projet d'aménagement urbain en zone inondable.

Ces professionnels de la conception urbaine découvrent souvent la problématique de l'inondation et les enjeux hydrauliques une fois qu'ils sont impliqués dans le projet, c'est du moins le cas dans les premiers projets d'aménagement urbain développés en zone inondable constructible dans la perspective d'inventer un urbanisme résilient. Dans ce cas, ces architectes-urbanistes en charge de la conception du quartier ne sont pas spécialistes et n'ont donc pas de recette toute faite pour apporter des réponses architecturales et urbaines aux problématiques hydrauliques. Pour le quartier Matra à Romorantin, les professionnels de la conception urbaine ont accepté de jouer le jeu de l'inondation (c'est-à-dire apprendre au fur et à mesure de l'avancement du projet, s'acculturer à de nouvelles notions, intégrer de nouveaux paramètres, faire avec la présence de nouveaux acteurs, mobiliser de nouvelles expertises, et inventer des formes architecturales et urbaines adaptées au territoire et à son inondabilité) pour finalement en faire un paramètre à part entière de la conception. Ce type de positionnement de l'architecte-urbaniste intervenant en zone inondable et devant composer avec l'incertitude et donc inventer des réponses nouvelles et adaptées à l'inondabilité ne contribue-t-il pas, somme toute, à réaffirmer le caractère prudentiel de sa pratique professionnelle (Champy, 2000) (c'est-à-dire qu'il s'agit de professions qui nécessitent la mobilisation de savoirs dans des situations d'incertitude, dans lesquelles on ne peut se contenter d'appliquer un savoir normalisé (Vézinat, 2010)) ?

Au plan des pratiques professionnelles, les concepteurs des projets urbains doivent dans ce nouveau contexte composer avec les experts de la modélisation hydraulique sur laquelle s'appuient les règles de prévention. Le nouveau périmètre de la zone inondable ainsi produit peut cadrer fortement le travail de composition urbaine et a tendance à lui imposer des réponses techniques stéréotypées. Dès lors, la problématique de l'inondabilité, traduite dans des cartes de hauteur d'eau et des règles associées de calage des planchers notamment ne sur-détermine-t-elle pas ce caractère prudentiel ?

Les professionnels de la modélisation hydraulique jouent en effet un rôle important dans les projets d'aménagement urbain en zone inondable. Leurs travaux, en donnant une représentation précise du risque sur le territoire de projet, et en traduisant la règle en solutions hydrauliques propres à y permettre le développement urbain, vont constituer une référence centrale pour les services de l'État comme pour les professionnels de la conception urbaine. Le projet se fait « sous caution » d'une expertise hydraulique, laquelle influence fortement les choix de composition architecturale et urbaine. C'est particulièrement net à l'examen des partis de composition urbaine récemment développés ou projetés en zone inondable, qui donnent à voir des quartiers totalement organisés en fonction de l'écoulement de l'eau en cas d'inondation. Le quartier Matra à Romorantin est ainsi entièrement pensé et conçu comme « un affluent temporaire de la rivière ». À Narbonne, le quartier Les Berges de la Robine est structuré autour de transparences hydrauliques qui déterminent largement la forme urbaine.

DE NOUVEAUX ENJEUX IMPORTES DANS LE PROJET

La présence des services de l'État et de la règle de prévention dans les transactions qui se déroulent à l'occasion d'un projet d'aménagement urbain en zone inondable contribue à la mise à l'agenda de deux sujets non convoqués a priori par le travail de projet.

Le projet face à une catastrophe future

Le PPRi propose d'abord, à travers la définition d'un aléa de référence, un scénario de risque sous la forme d'une représentation de l'étendue d'une catastrophe possible. La carte de la zone inondable simule l'occurrence d'une crue historique ou centennale sur le territoire et appelle de fait ses utilisateurs à se projeter dans ces circonstances exceptionnelles.

Alors que le porteur de projet travaille davantage sur les usages quotidiens et ordinaires du nouvel équipement, bâtiment ou aménagement, le PPRi met le projet à l'épreuve d'événements climatiques extrêmes et oblige à traiter de nouvelles questions : rehausse des planchers, traitement des objets pouvant être emportés par les eaux comme les voitures, choix de matériaux résistants à l'eau, gestion du public en période de crise lorsqu'il s'agit d'établissements recevant du public (ERP).

Les contextes d'élaboration des PPRi sont souvent marqués par des projets déjà lancés, ignorant le risque d'inondation et qui doivent être retravaillés à l'aune de la réglementation préventive. Ces exemples montrent que la démarche de projet n'est pas spontanément intégrative du risque d'inondation qui nécessite une appréhension à l'échelle plus macro du bassin versant. La règle de prévention est donc bien nécessaire pour que les projets prennent pleinement en charge le risque, et aboutir in fine à des projets d'aménagement urbain résilients.

Le projet face à la question des responsabilités pénales

Suite à la tempête Xynthia de 2010 et au procès au pénal en 2014, le scénario catastrophe produit par le plan de prévention cristallise également des discussions entre acteurs sur le partage des responsabilités, en anticipation d'une possible mise en cause après un événement majeur.

Lors de l'élaboration du zonage de prévention, la discussion porte bien souvent sur des secteurs justifiant d'un principe d'inconstructibilité en première approche pour les services de l'État mais représentant par ailleurs des périmètres de projets pouvant justifier un traitement spécifique. C'est par exemple le cas d'équipements publics reconnus sensibles en termes de vulnérabilité comme des établissements de santé ou des écoles qui ne doivent pas être implantés en zone inondable. Cependant, pour des communes entièrement impactées par le risque d'inondation, l'impossibilité d'une implantation alternative justifie la présence de tels équipements, étant entendu que le risque ne peut exclure certains services publics par exemple. Dès lors, les prescriptions imposées par les services de l'État pour ces nouveaux projets sont renforcées et activent des mesures qui engagent la responsabilité du futur gestionnaire ou de la collectivité à travers ses compétences de gestion de crise. L'espace de transaction du projet fonctionne alors comme un dispositif de partage des responsabilités entre l'État levant le principe d'inconstructibilité en échange de garanties et d'engagement de la collectivité sur la gestion de crise et le responsable de l'équipement dans son fonctionnement ordinaire. Cette dimension du jeu d'acteurs peut rapidement être exacerbée dans le cas d'établissements sensibles comme les écoles ou les maisons de retraites ou d'équipements vulnérables comme les parkings souterrains.

CONCLUSION

La résilience contribue à questionner et à renouveler la démarche même du projet en le confrontant à l'omniprésence de la règle. De nouveaux acteurs s'imposent comme incontournables dans le projet d'aménagement urbain en zone inondable (les services de l'Etat, qui édictent et sont les garants de la règle), tandis que des acteurs centraux du projet voient leur positionnement en partie redéfini (les architectes-urbanistes). La règle de prévention contribue à introduire dans le projet de nouvelles problématiques (confrontation du projet à une catastrophe future, répartition des responsabilités pénales en cas d'occurrence d'une inondation). Ce n'est qu'en articulant de manière constructive et créative la logique réglementaire et la logique de projet qu'un urbanisme résilient pourra émerger.

Au-delà, cet objectif suppose également une évolution de la culture de projet façonnée par une politique de marketing territorial écartant tout stigmate parmi lesquels le risque aux côtés des nuisances, la distance aux polarités et transports en commun, la mixité sociale sur certains territoires. Dans le récit enchanté du projet, mis en image par des perspectives visuelles hédonistes, le risque peine aujourd'hui à être représenté quand bien même le projet développe des réponses de prévention. L'urbanisme résilient se joue aussi dans les représentations du territoire aménagé qui doit se nourrir et conforter la culture du risque.

¹ Dans le cadre du projet de recherche PRECIEU (Projet de Recherche sur l'intégration de la Contrainte d'Inondation dans les Espaces Urbains), financé par le 3^{ème} programme Risques Décisions Territoires (RDT), du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie et du Développement Durable.

² La direction scientifique de ce projet a été assurée par Mathilde Gralepois et Sylvain Rode. Dans le cadre de ses fonctions à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Bouches-du-Rhône.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arab N. (2004), *L'activité de projet dans l'aménagement urbain. Processus d'élaboration et modes de pilotage. Le cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'odyseum à Montpellier*, Thèse de doctorat, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Aménagement et urbanisme.

Champy F. (2000), « Les architectes, les urbanistes et les paysagistes », in Paquot, T., Lussault, M., Body-Gendrot, S. (dir.), *La Ville et l'Urbain, l'état des savoirs*, Paris, La découverte, pp. 215-224

Claude V. (2006), *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*, Marseille, Parenthèses, 253 p.

Dugua B., Delabarre M. (dir.) (2017), *Faire la ville par le projet*, Lausanne, Presse Polytechniques et universitaires romandes, 328 p.

Gilbert C. (2003), « La fabrique des risques », Cahiers internationaux de sociologie, volume CXIV, pp. 55-73

Gralepois M., Rode S. (dir.) (2017), *PROjet d'Etude sur la Contrainte d'Inondation dans les Espaces Urbanisés. Rapport final*, 3ème Programme Risques-Décisions-Territoires (RDT), Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et l'Énergie (MEDDE). Hubert G. (2014) « Ville et inondation : une cohabitation délicate », in Terrin J.-J. (dir.), *Villes inondables. Prévention, adaptation, résilience*, Parenthèses, pp. 218-233

Rémy J. (1992), « La vie quotidienne et les transactions sociales », in M. Blanc (dir.), *Pour une sociologie de la transaction sociale*, L'Harmattan, Paris

Rode S., Gralepois M. (2017), « Towards an Urban Design Adapted to Flood Risk ? », in F. Vinet (ed.), *Floods. Volume 2 : Risk Management*, ISTE Press, Elsevier, pp.

Vézinat N. (2010), « Une nouvelle étape dans la sociologie des professions en France. Bilan critique autour des ouvrages de Didier Demazière, Charles Gadéa (2009) et Florent Champy (2009) », *Sociologie*, n°3, vol. 1, pp. 413-420, consulté le 28/05/15. En ligne : www.cairn.info/revue-sociologie-2010-3-page-413.htm

Le projet d'urbanisme en contexte de décroissance urbaine : quelles adaptations à des problèmes inédits ?

The urban development project in shrinking cities: what adaptations to new problems?

Nadia ARAB
Professeure des Universités – Ecole d'Urbanisme de Paris
Lab'Urba (EA4472)
nadia.arab@univ-paris-est.fr

Yoan MIOT
Maître de conférences – Ecole d'Urbanisme de Paris
LATTS (UMR 8134)
yoan.miot@u-pem.fr

RESUME :

Les villes en décroissance questionnent l'action publique urbaine ainsi que le projet d'urbanisme qui en est l'un des instruments classiques. Si la recherche urbaine internationale a bien documenté les processus de décroissance et leurs effets sur les villes, en revanche, elle s'est moins intéressée aux conséquences de la décroissance pour la conduite de l'action publique urbaine et, singulièrement, du projet d'urbanisme. La communication prend appui sur une recherche-action conduite avec la Ville de Roubaix et le soutien de la Métropole Européenne de Lille¹. A partir d'enquêtes empiriques, nous montrerons que les mécanismes du projet d'urbanisme sont profondément remis en question par un phénomène structurel et multidimensionnel de vacance (1), par des dysfonctionnements des marchés fonciers et immobiliers (2), par un système d'action conçu pour un urbanisme de régime de croissance (3).

Mots-clés : projet d'urbanisme ; décroissance urbaine ; contexte d'action ; cadre d'action ; système d'acteurs

ABSTRACT:

Shrinking cities question the urban policies as well as the urban development project which is one of its classical instruments. Although international urban research has documented well the processes of urban shrinkage and their urban effects, it has been less interested in the consequences of urban shrinkage for the urban policies and, in particular, the urban development project. The communication proposal is rooted in an action research conducted with the City Council of Roubaix and the support of the Lille inter-municipal body. From empirical investigations, we will show that the mechanisms of the urban planning project are deeply questioned by a structural and multidimensional phenomenon of vacancy (1), by land and real estate markets failures (2), by a system of action designed for a growth-oriented planning system (3).

Keywords: urban development project; urban shrinkage; context of action; policy framework; stakeholders system.

¹Recherche-action conduite, pour l'équipe de chercheurs, par N. Arab, G. Crague et Y. Miot, sur la période 2015-2019.

LE PROJET D'URBANISME EN CONTEXTE DE DECROISSANCE URBAINE

Les villes en décroissance questionnent l'action publique urbaine ainsi que le projet d'urbanisme qui en est l'un des instruments classiques. Au cours des dix dernières années la recherche urbaine internationale s'est beaucoup mobilisée pour mettre en évidence les processus de décroissance et leurs effets sur les villes, contribuant à la reconnaissance de la décroissance comme catégorie d'action spécifique. En revanche, elle ne s'est guère intéressée aux conséquences de la décroissance pour la conduite de l'action publique urbaine et, singulièrement, du projet d'urbanisme. Cette proposition de communication part de ce constat. Elle prend racine dans une recherche-action conduite avec la Ville de Roubaix et le soutien de la Métropole Européenne de Lille². Le cas de Roubaix est emblématique d'une ville portant tous les indicateurs de la décroissance (Miot, 2012). Le phénomène de décroissance est acté par les élus roubaisiens et constitue un axe de réflexion pour penser le développement de la commune. Ils ont fixé à cette recherche-action l'objectif d'accompagner les acteurs publics locaux dans l'élaboration d'une stratégie d'action publique innovante prenant pleinement en considération ce processus et les caractéristiques du contexte de décroissance.

S'intéressant au processus de décroissance, de nombreux travaux ont mis en évidence la bifurcation des trajectoires de développement économique, démographique et social de certains ensembles urbains vers des processus d'affaiblissement (Baron et al., 2010 ; Martinez-Fernandez et al., 2012 ; Miot, 2012). D'autres travaux ont montré les effets de la décroissance sur la dégradation du cadre urbain que ce soit dans les villes américaines (Sugrue, 1996), d'Angleterre du Nord-Ouest (Power et Mumford, 1999) ou encore en Allemagne (Lükte-Daldrup, 2003 ; Florentin, 2010). Ces effets se traduisent par une dégradation multidimensionnelle : une dégradation du bâti consécutive à l'importance et à la pluralité des formes de vacance (résidentielle, commerciale, industrielle) (Nussbaum, 2015), une dégradation des réseaux urbains et de leur fonctionnalité (Moss, 2008 ; Florentin, 2015), une dégradation des espaces publics (Paddeu, 2015) conduisant à une dégradation systémique de l'environnement urbain (Skogan, 2015 ; Arab et Miot, 2017), parfois décrite comme une crise généralisée de l'habiter (Paddeu, 2015). Ainsi, les conséquences de la décroissance économique et démographique produisent des problèmes urbains qui sont aujourd'hui recensés, reconnus, et qui deviennent enjeux d'action publique, comme en témoignent le processus de mise à l'agenda de la question en France (Dormois et Fol, 2017).

L'ensemble de ces auteurs s'accordent pour convenir que les villes en décroissance appellent de nouvelles modalités d'action. De ce point de vue, la recherche a documenté l'émergence d'un urbanisme de décroissance aux Etats-Unis (Béal et al., 2016), en Allemagne, au Royaume-Uni ainsi que dans les pays post-socialistes (Haase et al., 2016). Cependant, la très grande majorité de ces travaux se placent à l'échelle de l'analyse des politiques publiques et de leurs effets, occultant bien souvent les contraintes, les problèmes, les enjeux de mises en œuvre opérationnelles auxquels les acteurs de l'urbanisme doivent répondre.

² Recherche-action conduite, pour l'équipe de chercheurs, par N. Arab, G. Crague et Y. Miot, sur la période 2015-2019.

Surtout ces politiques restent adossées aux raisonnements caractéristiques de l'urbanisme de croissance, cherchant à redonner de la valeur foncière pour un retour de marché. De même, les postulats implicites de ce courant de recherche sont normatifs, oscillant entre un regard centré sur le retour à la croissance (Cheshire, 2006 ; Power et al., 2010) ou un modèle théorique d'un urbanisme décroissant pouvant être plus progressiste (Béal et al., 2014). La réflexion que nous conduisons sur le projet d'urbanisme en contexte décroissant s'inscrit, à double titre, dans une perspective diamétralement opposée :

1. en passant du diagnostic des mécanismes et processus de la décroissance économique et démographique à l'identification de leurs conséquences sur les conditions et les enjeux de l'exercice de l'action urbaine opérationnelle dans ces contextes.
2. En passant d'une analyse des politiques publiques regardant les pratiques des acteurs des villes décroissantes à l'aune d'un modèle théorique d'un urbanisme décroissant supposé progressiste, soit une posture normative, à une analyse des pratiques actuellement menées dans les villes décroissantes dans une perspective compréhensive, afin de documenter, comprendre et rendre visibles les raisonnements, les freins et les problèmes des acteurs dans la conduite de leurs actions dans ce type de contexte urbain.

Ce double déplacement nous a conduits à nous intéresser au projet d'urbanisme et à la manière dont il est profondément interpellé par le contexte d'action produit par la décroissance urbaine. Il n'y a aucune raison en effet de considérer que le projet d'urbanisme n'a plus de place dans les villes en déclin, au contraire, mais il appelle de nouvelles logiques de projet.

Comme le rappelle N. Arab, dans la lignée des positions défendues par Françoise Choay (2015 [1988]), Jean-Paul Lacaze (1997), Sabine Barles (2015) ou Alain Bourdin (2015), l'urbanisme est une activité, intentionnelle et contextualisée, dont l'objet est de transformer et d'organiser l'espace urbain, ses fonctionnalités, ses fonctionnements et ses usages en agissant par et sur sa matérialité en vue d'une situation jugée préférable. Le projet en constitue l'un des instruments privilégiés. « Quelques soient les évolutions qui le jalonnent, (c'est) une activité dont l'objet est toujours d'élaborer et mettre en œuvre des choix d'intervention sur l'espace. Cette activité court depuis l'énonciation d'une intention plus ou moins clairement formulée, par un (ou des) acteur public et/ou un (ou des) acteur privé, jusqu'à sa transformation en un ensemble d'artefacts organisés entre eux et avec leur environnement », selon des modèles d'action qui se métamorphosent dans le temps au gré de l'évolution des enjeux et des conditions de la fabrique de la ville. Dans cette perspective, la décroissance économique, démographique, urbaine interpelle la capacité à développer des projets d'urbanisme en même temps qu'elle inscrit le projet d'urbanisme dans un nouveau cycle et oblige à en revoir les logiques et instruments, voire les acteurs.

Dans cette perspective, à partir de nos enquêtes centrées sur les problématiques de vacance, de cadre de vie, de développement économique à Roubaix, nous défendrons l'idée selon laquelle les acteurs techniques municipaux, intercommunaux et des sociétés d'aménagement conduisant des projets d'urbanisme sont confrontés à deux questions pour le moment irrésolues (2) :

- Comment conduire un projet d'urbanisme de renouvellement urbain lorsque la cession des droits à construire est rendue impossible ?

- Comment conduire un projet d'urbanisme de renouvellement urbain lorsque la dégradation du territoire est diffuse et massive, tendant à rendre impossible la production d'effets d'entraînements ?

Ces deux apories du projet d'urbanisme sont, d'une part, étroitement liées à ses fondements juridiques et techniques, et d'autre part, au contexte d'action singulier de la décroissance urbaine. Cette démonstration sera développée en trois temps. Nous commencerons (1) par établir que le contexte urbain décroissant se singularise par un phénomène de vacance bâtie et non bâtie, et qui se traduit par une dégradation massive du cadre de vie. Sur un plan urbanistique, les villes en décroissance se caractérisent en effet par l'importance des espaces vacants, en volume comme en nature. Ce phénomène dépasse le seul cadre connu des friches industrielles pour toucher, de façon structurelle, tous les types de bâtis: logement, locaux d'activité, commerces, bureaux et même des équipements publics comme des écoles. Cela s'accompagne d'un processus de dégradation rapide des locaux et du cadre de vie mais aussi d'un effet d'entraînement sur la décroissance elle-même (Arab et Miot, 2017). Après avoir caractérisé et qualifié ce phénomène nous interrogerons ses conséquences sur les mécanismes du projet d'urbanisme, notamment sur la façon d'envisager l'échelle de l'intervention. La communication se poursuivra (2) en traitant la relation entre décroissance et marchés urbains. Les villes en décroissance souffrent en effet de dysfonctionnements dans les marchés immobiliers. Ces dysfonctionnements concernent tant le domaine du logement que le domaine de l'immobilier économique. Ils limitent drastiquement, voire rendent impossibles, les possibilités de réinvestissement par des investisseurs privés dans l'existant ou de construction neuve, notamment privée. Il en résulte une remise en cause profonde des mécanismes du projet d'urbanisme en régime de croissance, fût-il en renouvellement urbain. En renouvellement urbain, celui-ci a pour objectif d'engendrer des processus de requalification (Gateau-Leblanc et al., 2004 ; Le Garrec, 2006) intimement adossés à des mécanismes fondés sur le régime de la constructibilité, tant du point de vue des calculs économiques que des ressorts de la conception et de la composition urbaines elles-mêmes. Nous soulignerons en particulier comment la décroissance remet en question ces mécanismes. De même, en raison de l'étroite relation qui lie, de fait, cession de droits à construire et conception des plan-guides d'aménagement (Blanchard et Miot, 2017) nous questionnerons la façon dont le projet d'urbanisme en contexte décroissant pose de façon singulière des sujets aussi importants que ceux des insertions urbaines et paysagères avec l'existant et ceux des principes de fonctionnements des espaces publics et privés prévus. Enfin, nous concluons sur un autre constat tout aussi essentiel, celui de l'absence de systèmes d'action adaptés (3). Les contextes de décroissance urbaine posent des problèmes urbains et des problèmes d'action pour lesquels les systèmes d'acteurs, les outils opérationnels, les cadres réglementaires ne sont pas constitués. D'une part, le problème de vacance est peu identifié et peu pris en charge par les outils et les acteurs existants (Arab et Miot, 2017). D'autre part la capacité à agir est entravée par une dépendance à des cadres d'action pensés pour d'autres contextes, à d'autres échelles, pour d'autres situations urbaines, qu'elles relèvent du renouvellement urbain ou du développement économique (Miot, 2012 ; Arab et al., 2016). Qu'il s'agisse des acteurs publics, des opérateurs privés de l'immobilier et de l'aménagement, des aménageurs para-publics, des propriétaires, des bailleurs, ou encore des intermédiaires, leurs places dans le projet ainsi que les cultures professionnelles sont réinterrogées et les systèmes d'acteurs caractéristiques du projet d'urbanisme sont fortement bousculés. C'est donc une toute nouvelle logique de projet qu'il s'agit d'inventer.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Arab, N., Crague, G., Florentin, D., Miot, Y., 2016. *Cadres et projets locaux du renouvellement urbain et de l'aménagement économique métropolitain*. [Rapport de recherche] Ville de Roubaix; Métropole Européenne de Lille; Université Paris-Est.
- Arab, N., Miot, Y., 2017. « Décroissance urbaine et espaces vacants : évolution des approches et des modalités de traitement à Roubaix (France). » *Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation. Colloque de l'ASRDLF.*, Jul 2017, Athènes, Grèce
- Barles S., 2015. « L'urbanisme, le génie urbain et l'environnement : une lecture par la technique », *Riurba*, n° 1. [En ligne] : <http://riurba.net/Revue/lurbanisme-le-genie-urbain-et-lenvironnement-une-lecture-par-la-technique/> DOI.
- Béal, V., Rousseau, M., 2014. « Alterpolitiques ! », *Métropoles*, 15/2014, mis en ligne le 15 décembre 2014, consulté le 21 janvier 2018. <http://journals.openedition.org/metropoles/4948>
- Béal, V., Fol, S., Rousseau, M., 2016. « De quoi le « smart shrinkage » est-il le nom ? Les ambiguïtés des politiques de décroissance planifiée dans les villes américaines. », *Géographie, économie et société*, 2016/2, vol.18, pp. 211-234
- Blanchard, G., Miot, Y., 2017. « Quelle activité de conception dans les séquences aval des projets d'aménagement ? – Apprentissages et négociations dans l'encadrement des opérations immobilières à Bordeaux Euratlantique et Lille-Arras-Europe, *Revue Internationale d'Urbanisme*, n°3, <http://riurba.net/Revue/quelle-activite-de-conception-dans-les-sequences-aval-des-projets-damenagement-apprentissages-et-negociations-dans-lencadrement-des-operations-immobilieres-a-bordeaux-euratlantique/>
- Bourdin A., 2015. « L'enjeu de la théorie », *Revue Internationale d'Urbanisme*, *Riurba* 2015/Numéro 1 URL : <http://riurba.net/Revue/enjeu-de-la-theorie/DOI>.
- Cheshire, P., 2006. « Resurgent Cities, urban myths and policy hubris: what we need to know », *Urban Studies*, vol. 43, n°8, pp.1231-1246
- Choay F., 2015 (1988). Art. « Urbanisme », dans Merlin P, Choay F (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 7e éd. [1ère éd. 1988], Paris, PUF, p. 792.
- Dormois, R., Fol, S., 2017. « La décroissance urbaine en France : une mise à l'agenda difficile », *Métropolitiques*, 27 mars 2017. URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-decroissance-urbaine-en-France.html>
- Florentin, D., 2010. The "Perforated City:" Leipzig's Model of Urban Shrinkage Management. *Berkeley Planning Journal*, 2010, 23 (1), pp.83-101.
- Florentin, D., 2015. SHRINKING NETWORKS ? Les nouveaux modèles économiques et territoriaux des firmes locales d'infrastructure face à la diminution de la consommation. Thèse, Sciences de l'environnement. Université Paris Est.
- Gateau-Leblanc, N., Paris, R., 2004. « Economie du renouvellement urbain », *Annales de la recherche urbaine*, n°97, pp.17-22
- Haase, A., Bernt, M., Grossman, K., Mykhnenko, V., Rink, D., 2016, "Varieties of urban shrinkage in Europe", *European urban and regional studies*, vol.23, pp.86-102
- Le Garrec, S., 2006. *Le renouvellement urbain. Genèse d'une notion fourre-tout*, PUCA, Paris.
- Lacaze J-P.I, 1997, *Les méthodes de l'urbanisme*, Que-sais-je?, PUF.
- Lükte-Daldrup, E., 2003. « « Die perforierte stadt. Neue Räumen in Leipziger Osten », *Information zur Raumentwicklung*, n°1-2, pp. 55-67
- Martinez-Fernandez, C., Audirac, I., Fol, S., Cunningham-Sabot, E., 2012. « Shrinking Cities : Urban Challenges of Globalization », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36/2, pp. 213-225
- Miot, Y., 2012. *Face à la décroissance urbaine, l'attractivité résidentielle ? : le cas des villes de tradition industrielle de Mulhouse, Roubaix et Saint-Etienne*. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace sous la direction de D. Paris. Université de Lille 1 - Sciences et Technologies.

- Moss, T., 2008, « “Cold spots” of urban infrastructure: shrinking processes in Eastern Germany and the Modern Infrastructural Ideal », *International Journal of Urban and Regional Research*, pp.436-451.
- Nussbaum, F., 2015. « Quartiers fantômes et propriétaires invisibles. Les propriétés abandonnées, symptômes de la crise des villes américaines. », *Géoconfluences*, mis en ligne le 7 juillet 2015, consulté le 21 janvier 2018. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/etats-unis-espaces-de-la-puissance-espaces-en-crisis/corpus-documentaire/quartiers-fantomes-et-proprietaires-invisibles>
- Paddeu, F., 2015. *De la crise urbaine à la réappropriation du territoire : Mobilisations civiques pour la justice environnementale et alimentaire dans les quartiers défavorisés de Detroit et du Bronx à New York*, Thèse de doctorat sous la direction de C. Ghorra-Gobin, Université Paris IV.
- Power, A., Mumford, K., 1999, *The Slow Death of Great Cities? Urban Abandonment or Urban Renaissance*, Joseph Rowntree Foundation, York.
- Power, A., Ploger, J., Winkler, A., 2010, *Phoenix Cities: The Fall and Rise of great industrial cities*, Policy Press, Bristol, 412p.
- Skogan, W., 2015. « Disorder and Decline: The State of Research », *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 52 (4) : 464-485.
- Sugrue, T., [1996] [2005] 2013. *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princeton, Princeton University Press, 375 p.

Enjeux de gestion des risques en milieu urbain relatifs aux projets d'infrastructures aériennes de transport : le cas du risque inondation

Challenges of overground transport infrastructure projects in terms of risks reduction and management in urban areas: the flood risk example

Michaël GONZVA

Chargés d'études chez SYSTRA et chercheur associé à l'Université Paris-Est
Lab'Urba
mgonzva@systra.com

Gabrielle RICHARD

Doctorante chez SYSTRA, Université de Mons et Université Paris-Est
Faculté d'architecture et d'urbanisme (Mons) et Lab'Urba (Paris-Est)

Bruno BARROCA

Maître de conférences, Université Paris-Est et Lab'Urba

Vincent BECUE

Doyen, Faculté d'Architecture et d'Urbanisme
Université de Mons, Projets, Ville et Territoire

Kristel MAZY

Chargée d'enseignement et de recherche, Faculté d'Architecture et d'Urbanisme
Université de Mons, Projets, Ville et Territoire

RESUME :

Résumé : Concevoir un système technique en milieu urbain exige d'associer un ensemble d'enjeux toujours plus important en nature et en nombre. L'objectif de cette communication est de discuter des enjeux spécifiques associés à la gestion des risques qui incombent aux projets de transport public. Le propos est centré sur les systèmes de transport positionnés sur des infrastructures aériennes telles que les viaducs, et ajusté au cas du risque inondation. Dans ce contexte, la problématique discutée est la suivante : de quelle manière un projet de système de transport aérien est-il une opportunité pour s'engager vers la conception de systèmes de transport résilient face aux risques naturels ? La communication s'attache alors à mettre en avant que c'est par une approche inclusive des risques érigés comme enjeux impératifs de projet que la résilience peut dépasser la simple réflexion.

Mots-clés : enjeux – risque inondation – infrastructures aériennes de transport

ABSTRACT: Designing a technical system in urban areas requires to associate a set of stakes always more important in terms of type and number. The objective of this paper is to discuss specific stakes associated to the risk management which fall to public transport projects. The topic is focused on the transport systems positioned on overground level such as on viaducts, and focused on the flood risk. In this context, the discussion is the following: how is a project of system of overground transport system an opportunity to make a commitment towards the design of resilient system against natural risks? The paper highlights that using an inclusive-oriented approach focused on the stakes is necessary to make resilience as an operational concept.

Keywords: stakes – flood risk – transport infrastructure aerial

Concevoir un système technique en milieu urbain exige d'associer un ensemble d'enjeux toujours plus important en nature et en nombre. C'est leur coexistence qui est la principale source de complexité dans un projet : complexité technique complexité financière, complexité réglementaire, etc.

Cette situation est pleinement observée dans le cas de projets de systèmes de transport public urbains, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Les enjeux associés sont, de prime abord, techniques et fonctionnels dans la mesure où le service de mobilité fourni par le système de transport se conçoit sur la base de critères de capacité, de vitesse commerciale, de qualité de service, etc. Les enjeux sont d'ordre réglementaire puisqu'il s'agit de réaliser un projet en respectant des exigences foncières, environnementales, juridiques, etc. En particulier, des enjeux sont liés aux événements naturels et climatiques au travers des risques qu'ils peuvent représenter pour le système de transport. En effet, qu'il s'agisse d'événements météorologiques naturels qui s'inscrivent dans des évolutions saisonnières ou climatiques, des enjeux majeurs sont soulevés car ils sont une source de vulnérabilité des systèmes de transport.

L'objectif de cette communication est de discuter des enjeux spécifiques de la gestion des risques liés aux projets de transport. Le propos est, d'une part, centré sur les systèmes de transport positionnés sur des infrastructures aériennes telles que les viaducs et, d'autre part, ajusté sur le cas du risque inondation. Dans ce contexte, la problématique discutée est la suivante : de quelle manière un projet de système de transport aérien est-il une opportunité pour s'engager vers la conception de systèmes de transport résilients face aux risques naturels ? Il s'agit de discuter l'idée selon laquelle un système de transport aérien est capable d'intégrer le concept de résilience et de le traduire de façon opérationnelle dans un projet urbain. La communication s'attache alors à mettre en avant que c'est par une approche inclusive des risques érigés comme enjeux impératifs de projet que la résilience peut dépasser la simple réflexion.

Premièrement, à partir d'une approche historique des enjeux pris en compte dans les projets de conception de systèmes de transport implantés sur infrastructure aérienne, le propos tenu consiste à établir que la complexité de ces projets est fonction des enjeux. Plus la diversité des enjeux augmente en nature et en nombre et diffère spatialement – c'est-à-dire selon les sections étudiées de l'infrastructure aérienne de transport – et temporellement – c'est-à-dire évoluant petit à petit durant le déroulé du projet de transport, et plus la complexité de réalisation augmente. Deuxièmement, la communication présente l'approche traditionnelle de gestion des risques dans les projets de transport. Cette partie révèle que le risque inondation est usuellement traité comme une contrainte. La problématique du risque inondation est donc mise de côté, volontairement ou non, par les acteurs du projet, en la considérant comme un enjeu secondaire, de moindre poids. Cette partie établit alors que c'est en considérant le risque comme un enjeu primaire, c'est à dire avec un statut d'enjeu d'égal intérêt et d'égale considération, que l'opportunité de concevoir un projet de transport résilient face aux risques naturels est à saisir.

Schématiquement, le système de transport peut être considéré de la manière suivante : un ou plusieurs axes et des diffuseurs/échangeurs, symbolisés par les gares ou bretelles d'accès/sortie, dont les enjeux sont très différents (Leheis, 2012).

Dans ce cadre, l'infrastructure, support du réseau de transport matérialise en un objet technique et territorialisé les tensions liées à l'articulation de dimensions variées. Cette nécessaire articulation, pour qu'un projet se réalise, met en tension le global et le local, le général et le particulier. Qu'elles soient géographiques, temporelles ou décisionnelles, ces dimensions doivent être associées et coexister simultanément. Autrement dit, c'est l'ensemble des enjeux, chaque enjeu étant propre à une dimension, qui doivent converger vers une situation d'équilibre et de compromis. Toute la démarche de conception d'un projet consiste, en somme, en la capacité des projets d'infrastructures à intégrer dans leur morphologie et leur programme des enjeux contradictoires (Prélorenzo & Rouillard, 2003). Sur le plan architectural notamment, la conception de l'infrastructure de transport fait face à une « dualité d'échelles opératoires » entre l'échelle locale d'insertion de l'infrastructure et l'échelle globale de fonctionnement du système de transport. Cette tension entre enjeux apparaît de manière évidente dans le cas d'une ligne à grande vitesse qui pour fonctionner, à grande échelle, doit limiter le nombre d'arrêts mais dont la multiplication des gares, à petite échelle, répond à des enjeux politiques et socio-économiques d'aménagement du territoire (Menerault, 1997).

Or, historiquement, les linéaires de voies ou axes du réseau sont conçus principalement à travers des logiques lourdes de fonctionnalisme et de standardisation. L'infrastructure est monofonctionnelle, dédiée à la mobilité de ses usagers, et c'est l'enjeu technique qui prime pour répondre aux problématiques de flux. Ces linéaires de voies, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, peuvent s'implanter de cinq différentes manières dans les espaces urbains (Chandon, 2013) : ils peuvent être souterrains, implantés en tranchée ouverte ou couverte, positionnés sur talus et interagir alors directement avec le niveau du sol urbain ou enfin être érigés en hauteur sous la forme de viaducs. Dans cette dernière disposition, le système de transport est entièrement isolé et c'est l'ouvrage de génie civil qui joue le rôle d'interface avec l'espace urbain. Dès lors, l'enjeu technique lié à la mobilité ayant prévalu sur les autres enjeux, les infrastructures sont, la plupart du temps, implantées sans lien avec le territoire urbain environnant (Lévy, 1999). Le non-usager de l'infrastructure, qui doit pourtant l'inclure dans son espace de vie et en supporter les externalités négatives, n'est pas (ou très peu) pris en compte. De façon prévisible, les infrastructures tels que les viaducs, sont aujourd'hui synonymes de nuisances, de dégradation du cadre de vie et font l'objet d'un violent rejet de la population (Prélorenzo, 2007).

Dans ce contexte, les praticiens de la ville dans le champ de l'ingénierie des transports semblent faire face à un tournant important. Face aux coupures générées par les linéaires des systèmes, la question des enjeux est renouvelée. Des enjeux traditionnellement mis de côté occupent à nouveau le devant de la scène d'une part, et des enjeux nouveaux de conception apparaissent, d'autre part. La durabilité et l'aménagement de l'espace environnant font partie de ces enjeux écartés tandis que l'esthétisme et la désirabilité sont des exemples d'enjeux nouvellement présents dans les projets de systèmes de transport portés par des infrastructures aériennes.

Si la cohabitation entre infrastructure de transport et espace urbain est par nature conflictuelle, il semble que la cohabitation entre risques et système de transport le soit tout autant. Dans la conception d'un système de transport, cette relation conflictuelle revêt plusieurs facettes : conflit entre des enjeux de mobilité sur un territoire et des enjeux de sécurité des biens et des personnes sur ce même territoire ; conflit entre des enjeux techniques de maîtrise des risques et des enjeux de gestion

résiduelle des risques car ces derniers demeurent malgré des mesures de protection mises en place. Le conflit porte donc sur les enjeux, qu'ils soient liés à la sécurité, à la mobilité, au développement socio-économique, à l'environnement, etc. Comme mentionné précédemment, si le processus de conception des infrastructures aériennes de transport a longtemps été sectorisé, réservé à la technique et à l'ingénierie, dans l'optique de la performance du transport en mettant ainsi de côté les autres enjeux territoriaux, il est intéressant de noter que la gestion de l'eau a été sectorisée de la même manière et pour les mêmes raisons (Narcy, 2004). Il s'agit d'appréhender ces enjeux dans une optique d'articulation des échelles du projet : l'occurrence d'une inondation localement au niveau d'une section d'une ligne de transport peut entraîner des conséquences globalement en interrompant l'ensemble de la ligne ; une prise en compte insuffisante du risque inondation lors de la conception d'une ligne de transport peut avoir des effets majeurs lors de l'exploitation de la ligne. Ainsi, dans le contexte des risques, ces conflits entre enjeux sont donc de natures diverses et se déclinent à des échelles spatiales et temporelles différentes.

Ce conflit d'enjeux, entre risque inondation et systèmes de transport, bénéficie d'un panel conséquent de solutions scientifiques, techniques, fonctionnelles et réglementaires usuellement appliquées par les praticiens de la ville : modélisation hydrologique et hydraulique, cartographie de zones inondables, analyse coût-bénéfices, aménagements de protection contre les inondations, systèmes de surveillance et d'alerte en cas d'inondation, plans de secours et de gestion de crise, plans de reprise de l'exploitation, etc. Cet ensemble de solutions est mobilisé classiquement, comme le démontrent les projets de systèmes de transport qui se développent notamment en France dans des zones caractérisées par la présence du risque inondation. Des exemples actuels et représentatifs peuvent être cités : dans le cadre du développement du secteur des Ardoines sur la commune de Vitry-sur-Seine, un trafic plus fréquent du RER C est envisagé, une station du futur métro du Grand Paris Express et deux lignes de transports en commun en site propre sont projetées bien que le secteur soit profondément marqué par la présence du risque inondation ; l'extension de la troisième ligne de tramway de Saint-Etienne traverse des zones actuellement fortement imperméabilisées où les eaux de ruissellement génèrent un risque d'inondation.

Si cet arsenal multidisciplinaire est opérationnel, il semble manquer d'efficacité. Cet ensemble de solutions ne permet pas, en définitive, de prendre en compte l'ensemble des tenants et des aboutissants du risque, car il est nécessaire de mettre en place des actions de prévention, de protection, de gestion de crise et de reprise du fonctionnement sur des échelles de temps et d'espaces autres que l'immédiateté et la parcelle (Moulin, 2015). Les systèmes de transport positionnés sur des infrastructures aériennes sont particulièrement concernés par ce constat. Par exemple, les lignes à grande vitesse implantées dans plusieurs pays asiatiques comme Taïwan – environ 75% de ponts et viaducs – ou le Japon – environ 35% de ponts et viaducs – sont majoritairement en aérien et le risque inondation est essentiellement traité par l'intermédiaire de solutions techniques de renforcement structurel des ouvrages d'art (Gonzva, 2017). Comme identifié précédemment, l'enjeu technique centré sur l'ouvrage prévaut dans une optique de standardisation, d'identification d'une « recette miracle » pour gérer universellement le risque inondation. Or, il s'agit bien de se « familiariser » avec les caractéristiques particulières du risque sur un territoire précis car « le risque peut faire projet » (Brun & Gache, 2013).

L'approche par les enjeux prônée dans cette communication apparaît pertinente dans le cas d'infrastructures aériennes de transport soumises à un risque inondation, dans la mesure où elle s'oppose à une gestion minimaliste et segmentée du risque (Moulin, 2015). Minimaliste, car les acteurs s'entendent sur la mise hors d'eau des biens et personnes et sur le maintien de la transparence hydraulique du projet. Segmentée, car les acteurs s'intéressent chacun à leurs missions propres de gestion du risque sur le périmètre et les ouvrages qui leur sont dédiés dans le projet, sans s'intéresser à une gestion globale du risque c'est-à-dire à une échelle plus grande et partagée, à une échelle d'acteurs plus large également. L'exemple de viaducs routiers à New-York pour lesquels un système de gestion des eaux de pluie a été mis en place¹ montre qu'un nouveau processus peut être envisagé. Dans ce cas particulier, l'espace sous viaduc a en partie été utilisé pour implanter un système de rétention et de traitement des eaux par le végétal, une « infrastructure verte » en quelque sorte. Cet exemple est une réponse simultanée à plusieurs enjeux : un enjeu technique et réglementaire de collecte et de traitement des eaux polluées issues du système de transport et un enjeu écologique de mobilisation des techniques de traitement local par les végétaux. C'est une utilisation opportune du foncier résiduel de l'infrastructure. Selon notre positionnement, cette solution pourrait être améliorée en augmentant l'échelle de gestion des eaux en permettant sur cet espace la collecte, la rétention et le traitement des eaux issues du territoire urbain environnant. D'autre part, cette solution pourrait être enrichie : rendre visible la gestion des eaux en réponse à un enjeu de conscience du risque existant ; développer des espaces verts en réponse à un enjeu de bien-être ; plus généralement, favoriser l'intégration de l'infrastructure par l'amélioration de la qualité de vie à ses abords.

Cette tendance actuelle, dans les projets de transport, d'association d'enjeux divers donne lieu à des réalisations ponctuelles, isolées et expérimentales. Le besoin en méthodologies novatrices de coordination de ces enjeux aux diverses échelles de la ville apparaît indispensable. Ces méthodologies se placent alors dans une optique véritablement d'opportunité c'est-à-dire qu'elles considèrent que les multiples enjeux, tels que l'intégration du risque inondation, ne sont pas des freins à la production d'un transport urbain mais une possibilité d'ouvrir le processus de décision à une variété importante d'acteurs, de considérer des thématiques urbaines plus larges, de générer des connaissances plus approfondies à des échelles de temps et d'espaces plus étendues. Il ne s'agit pas d'occulter le fait que la complexité d'élaboration d'un projet de transport est directement fonction de la nature et de la quantité d'enjeux pris en compte, impliquant eux-mêmes un nombre croissant d'acteurs et donc, consécutivement, des divergences d'intérêt potentiellement plus grandes. Il s'agit plutôt de considérer les systèmes de transport positionnés sur des infrastructures aériennes comme des projets d'aménagement pérennes et riches d'atouts pour le développement d'espaces urbains pensés et de qualité. Dans ce contexte, l'amélioration de la résilience des systèmes de transport face aux risques naturels tels que le risque inondation passe ainsi avant tout par la prise en compte des risques comme des enjeux de projet.

¹ HOLD system (DLANDstudio) : http://www.dlandstudio.com/projects_holds_bronx.html

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Brun, A., Gache, F. (2013). « Risque inondation dans le Grand Paris : la résilience est elle un concept opératoire ? ». *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Regards / Terrain.

Chandon, B. (2013). L'insertion urbaine des grandes infrastructures de transport : typologie opérationnelle et spatiale d'une interface transport-territoire. *Rencontres de l'APERAU*, p.17.

Gonzva, M. (2017). « Résilience des systèmes de transport guidé en milieu urbain : approche quantitative des perturbations et stratégies de gestion ». Thèse de doctorat en génie urbain, Université Paris-Est.

Leheis, S. (2012). « L'infrastructure comme un objet technique territorialisé, une définition ». *Cités, territoires, gouvernance*.

Lévy, A. (1999). « Infrastructure viaire et forme urbaine. Genèse et développement d'un concept ». *Espace et Sociétés*, N° 96, pp. 31–50.

Menerault, P. (1997). « Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord ». *Annales de Géographie*, Tome 106, N°593-594, pp. 5-33.

Moulin, E. (2015). « Analyse des formes d'adaptation au risque dans la construction en zones inondables en région parisienne. Ce pour quoi l'on décide de donner des gages et ce que l'on choisit d'ignorer ». Thèse de doctorat en aménagement de l'espace – urbanisme, Université Paris-Est.

Narcy, J.B. (2004). « Pour une gestion spatiale de l'eau. Comment sortir du tuyau ? ». Bruxelles, P.I.E – Peter Lang, Collection, *Ecoplis*, N° 4, 342 p.

Prélorenzo, C. (2007). *Le temps des infrastructures*. 157p. L'Harmattan édition, Paris.

Prélorenzo, C., Rouillard, D. (2003). *Echelles & dimensions*. L'Harmattan édition, Paris. 153 p.

Grenoble, métropole « inondable » en transition : De la gestion du risque au projet de la ville adaptable

*Grenoble, a "flood" metropolis in transition:
From the management of risk to the project of adaptable city*

Charles AMBROSINO
Maître de conférences et Docteur en Urbanisme
Université Grenoble Alpes
UMR CNRS 5194 PACTE
charles.ambrosino@univ-grenoble-alpes.fr

Inès RAMIREZ-COBO
Architecte et Docteure en Urbanisme
Université Grenoble Alpes
UMR CNRS 5194 PACTE
ines.ramirez-cobo@univ-grenoble-alpes.fr

RESUME :

Grenoble est une ville qui a cultivé historiquement un rapport de domination à l'eau, issu de plusieurs épisodes traumatiques liées à des inondations. Cette culture technique du risque et de la gestion des cours d'eau aura pour contrepartie urbanistique une progressive mise à distance de leur tracé et, plus généralement, de la structure hydrographique du territoire grenoblois. En nous appuyant sur un travail d'accompagnement de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, nous nous proposons de mettre à l'épreuve le concept de résilience urbaine tout en révélant les perspectives urbanistiques et conceptuelles nouvelles qu'offre l'hypothèse d'un retournement de Grenoble sur ses cours d'eaux, par le projet. D'après nos analyses, ce dernier illustre la transition d'une pensée urbanistique se focalisant sur la maîtrise de l'environnement, vers une complémentarité entre la diminution des risques et la mise en valeur des paysages existants.

Mots-clés : Projet, adaptation transformatrice, approche multi-scalaire, Grenoble.

ABSTRACT:

Grenoble is a city that has historically cultivated a relationship of domination over water, resulting of several traumatic episodes related to floods. This technical culture of risk and management of watercourse will have as urbanistic counterpart a gradual distancing of their route and, more generally, the hydrographic structure of the territory. Based on an accompanying work of the Urban Planning Agency of the Grenoble Region, we propose to test the concept of urban resilience while revealing new urban and conceptual perspectives offered by the hypothesis a turnaround of Grenoble on its rivers, by the project. According to our analyses, the latter illustrates the transition from an urbanistic thought focusing on the control of the environment, towards a complementarity between the reduction of risks and the enhancement of existing landscapes.

Keywords : Urban planning, project, transformative adaptation, multi-scalar approach, Grenoble.

Grenoble est une ville qui a toujours cultivé une relation de domination avec son environnement naturel. Sa localisation privilégiée au pied des massifs et au carrefour de deux vallées justifie sa vocation militaire pendant près de deux millénaires. L'exploitation des ressources montagnardes puis le développement des technologies hydroélectriques conforteront sa mue moderne en une technopole performante et exemplaire. Mais cette domestication croissante des éléments et tout particulièrement de l'eau n'est pas exempte d'épisodes tragiques. C'est ainsi qu'en 1859, lorsque l'Isère entre en crue suite à une succession de débordements menaçants, la Ville est intégralement inondée. Trauma qui aujourd'hui encore marque l'inconscient collectif. Car ce n'est ni la première ni la dernière des crues qui frappent Grenoble, mais celle-ci scelle pour plus d'un siècle la relation morphologique entre la Ville et ses fronts d'eau. En matière d'urbanisme, cela s'est traduit par une succession d'aménagements techniques d'ordre défensif et sécuritaires – dont la digue est très certainement le dispositif le plus symbolique, veillant à lutter contre le risque de crue. Tout au long des XIX et XXème siècle, les édiles locaux, conseillées par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, s'efforcent de contraindre les variations naturelles de l'Isère et du Drac pour mieux figer leurs paysages (Rossano, 2016) dans un état à la fois stable (régulation du risque) et productif (l'eau canalisée devenant une ressource pour l'agropastoralisme et le développement industriel). Cette culture technique du risque et de la gestion des cours d'eau aura pour contrepartie urbanistique une progressive mise à distance de leur tracé, de leurs affluents et, plus généralement, de la structure hydrographique du territoire grenoblois. A mesure que l'urbanisation gagne sur cette plaine autrefois lacérée par les méandres instables du Drac et de l'Isère, le paysage de l'eau s'efface, s'oublie, s'artificialise, la ville lui tournant définitivement le dos.

En réaction à la violence des inondations de la fin du XXème siècle, un ensemble de dispositions novatrices sont mises en œuvre et marquent un véritable tournant dans les stratégies de domestication des cours d'eau. En résonance à un mouvement européen – pour ne pas dire global – d'adaptation aux variations climatiques, se développe à Grenoble « *une approche spatiale visant à faire "la part de l'eau", qui se traduit par la transformation radicale de paysages fluviaux, de leur morphologie, leur statut et leurs usages* » (Rossano, 2016). C'est cette « part de l'eau » qui nous questionne ici. Quelle ville émerge de cette attitude nouvelle pétrie des discours sur la résilience et l'adaptabilité des territoires ? Sont-ce là les signes d'une véritable innovation ? Ou ne doit-on y percevoir que la sophistication d'une culture défensive de l'aménagement des cours d'eau non perçus/conçus comme de véritables espaces urbains ? Comment le projet en tant qu'outil mais également processus nous permet-il de révéler les évolutions de la pensée technique en même temps que l'acceptation sociale du risque ? En nous appuyant sur un travail d'accompagnement¹ de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG)², nous nous proposons de mettre à l'épreuve le concept de résilience urbaine tout en révélant les perspectives urbanistiques et conceptuelles nouvelles qu'offre l'hypothèse d'un retournement de Grenoble sur ses cours d'eaux.

¹ Il s'agit plus précisément de la conduite de plusieurs ateliers de projet urbain coordonnés par C. Ambrosino et I. Ramirez-Cobo avec les étudiants du Master (1 et 2) Urbanisme et Projet urbain de l'Institut d'Urbanisme et de géographie Alpine.

² L'AURG est actuellement engagée dans la production d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur la « ville résiliente » dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la métropole grenobloise. C'est d'ailleurs dans ce contexte que les étudiants sont sollicités à la fois pour produire un tour d'horizon des différents projets d'urbanisme résilient et de restauration d'espaces inondables, et pour leur capacité à formuler des scénarii de transformation des espaces de la ville inondable

Dans un premier temps, nous nous proposons de développer une approche critique du concept de résilience, en nous appuyant notamment sur les travaux de Pim (1984), Carpenter et *al.* (2001), Gunderson et Holling (2001), et Soubeyran et Berdoulay (2014). Ce concept est actuellement mobilisé par une grande variété de travaux interdisciplinaires portant sur la durabilité urbaine et, plus généralement, l'ensemble des interactions qui s'établissent entre des populations et leur environnement (Carpenter et *al.*, 2001). De ce fait, c'est une notion qui fait l'objet de définitions diverses mais surtout contradictoires. Signalons par exemple les divergences qui opposent Gunderson et Holling (2001) et Pim (1984). Si pour les premiers, la résilience peut être mesurée en fonction des perturbations qu'un « système social » est en mesure de tolérer sans céder, pour le second, la résilience renvoie non seulement à l'aptitude d'un système à résister à des perturbations extérieures mais également à la vitesse à laquelle ce même système retourne à l'état d'équilibre. Ainsi que l'énoncent Carpenter et *al.* (2001), la différence entre ces deux approches s'avère riche d'enseignements, notamment pour les urbanistes et autres professionnels de l'espace, car elle permet de dépasser le seul objectif de stabilité dans l'exercice de la planification, de l'aménagement ou du projet, difficilement atteignable dans un contexte marqué par des incertitudes croissantes. Sur ce dernier point, Gunderson et Holling (2001) pointe la nécessaire faculté d'un système à tirer les leçons d'une situation de crise et à s'adapter en capitalisant sur ces apprentissages, et cela sans qu'un retour à la situation initiale ne dicte l'action. Appliquée à la planification urbaine et territoriale, la notion de résilience pourrait donc se définir comme « *la capacité d'une collectivité à se préparer (anticiper), à répondre (pendant l'urgence de la catastrophe), à pouvoir récupérer une fois la catastrophe passée, et enfin à pouvoir tirer les leçons pour diminuer sa vulnérabilité* » (Soubeyran et Berdoulay, 2014). Seulement, tels que l'indiquent Soubeyran et Berdoulay (*Ibid.*), la « planification par le haut », ne pouvant répondre à la totalité de ces enjeux, doit s'appuyer sur la « capacité d'adaptation » des populations locales. Aussi l'idée de résilience se doublerait-elle de celle d'« adaptation transformatrice » articulant « adaptation » de l'acte de planifier avec « capacité adaptative » des populations locales (*ibid.*, 2014), articulation susceptible d'initier la transformation (à toutes les échelles) des territoires et, plus globalement, les modes et pratiques de planification – Terrin (2014) développe quant à lui la notion de « processus adaptatif multiscale » suivant un raisonnement équivalent. Perspective stimulante mais qui peut néanmoins paraître incomplète. Il est en effet légitime de se demander, ainsi que nous y invitent Dugua et *al.* (2017), si cette forme renouvelée de planification ne risque pas « *de perdre (...) son caractère stratégique et de s'apparenter de plus en plus aux tactiques de navigation (...) fondées sur l'adaptation aux circonstances de scénarios préétabli* ».

Dans un deuxième temps, nous nous emploierons à confronter ce corpus théorique avec la mise en œuvre à Grenoble d'une démarche en cours de planification dont le projet vise précisément à dépasser la logique normative de la gestion du risque d'inondation pour mieux épouser celle que propose la ville adaptable dont nous aurons préalablement esquisser les contours. Tout d'abord, en nous appuyant sur les travaux réalisés dans le cadre des ateliers de projet, nous développerons une analyse diachronique des territoires de l'eau grenoblois à travers leur morphogenèse, leurs formes urbaines (résultantes et existantes), les dispositifs réglementaires et leur évolution ainsi que les valeurs paysagères qui leur sont accordées.

Cet ensemble d'explorations nous permettra par la suite de qualifier (de manière séquencée) les rapports paradoxaux qu'entretiennent les espaces urbains grenoblois avec leurs fronts d'eau, caractérisés par (1) une « amnésie environnementale » symptomatique d'une croissance urbaine essentiellement marquée par la modernité; (2) l'inadaptation des tissus urbains aux caractéristiques hydrographiques d'une métropole de montagne ; (3) l'application d'un certain nombre de dispositifs réglementaires ne prenant pas suffisamment en compte le cycle de l'eau (notamment à travers son ruissellement) et son impact systémique sur le territoire ; (4) l'absence de valeurs paysagères accordées aux interfaces ville/fronts d'eau.

Dans ce contexte se posera la question de l'eau non plus perçue comme une menace mais bien comme une véritable opportunité (1) pour la ville de se retourner qualitativement sur ses cours d'eau, (2) pour le projet en tant que processus et modes de révélation des qualités paysagères, environnementales mais également urbaines des systèmes hydrographiques, (3) pour la planification en ce qu'elle doit s'adapter aux logiques d'écosystèmes naturels porteur d'une urbanité renouvelée.

Enfin, nous élargirons la focale en illustrant notre propos à l'aide d'un inventaire raisonné de divers projets urbains révélateurs de la capacité d'adaptation de certains territoires aux questions d'inondation en mettant en avant tant la nature des paysages urbains inondables produits que les dispositifs opérationnels déployés. Pour les présenter, nous adopterons une approche à la fois problématisée et scalaire (grand territoire, ville, quartier, îlot). Trois principaux enjeux se détachent, lesquels se déclinent en un certain nombre de stratégies saisissantes : (1) intégration du risque dans l'aménagement et la planification (stratégies de stockage de l'eau et de surélévation) ; (2) « retourner les territoires sur l'eau » (stratégie de valorisation par l'usage) ; (3) « l'eau comme couture plutôt que comme coupure » (stratégie de structuration du territoire par les tracés de l'eau).

La question de comment intégrer concrètement le risque *dans* le projet et *par* le projet, ainsi que la cristallisation spatiale des enjeux énoncés, s'avère moins problématique à la lumière de ces projets. Ils représentent le passage entre maîtrise et acceptation de la dérive des formes, de l'eau comme risque à l'eau comme opportunité. Cette transition ne se ferait néanmoins sans conséquences, en ce qui concerne une action urbanistique toujours nécessitant des certitudes. Ainsi, les professionnels de l'urbanisme, tout comme un jardinier ou un paysagiste, ne peuvent plus ignorer le fait de travailler sur un milieu mouvant et changeant. Ils doivent désormais penser à introduire par le projet des effets possibles et traditionnellement indésirables, comme les crues rapides ou des inondations massives. Les mots de Pascal Amphoux reprennent son plus ample sens en les appliquant sur les professionnelles de l'espace qui réfléchissent aujourd'hui sur le territoire grenoblois : « *leur tâche [des urbanistes] ne consiste donc pas à programmer un espace ou un équipement, mais à anticiper des effets probables, à mettre en relation des essences qui croissent à des rythmes différents, à synchroniser ou désynchroniser des interventions pour orienter la morphogenèse d'un site, sans jamais prétendre en maîtriser la forme* » (Amphoux, 2004, p. 37).

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Amphoux, P., (2004). « Le projet urbain, la pensée paysagère et l'hybridation des savoirs », dans : *Concerter, Gouverner et Concevoir Les Espaces Publics Urbains*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, p. 31–39.

Berdoulay, V., Soubeyran, O., (2014). « Adaptation, science de la durabilité et pensée planificatrice », in : *Natures Sciences Sociétés* 22, p.114–123.

Carpenter, S., Walker, B., Anderies, J.M., Abel, N., (2001). “From metaphor to measurement: resilience of what to what?”, In: *Ecosystems* 4, p.765–781.

Dugua B., Delabarre M., Novarina G., (2017), « Planification et adaptation aux changements climatiques en Europe », dans *La ville résiliente : comment la construire ?* Les Presses de l'Université de Montréal, p. 267-291

Gunderson L., Holling CS., (2001), *Panarchie: understanding transformations in human and natural systems*, Island Press, Washington.

Pim S.L., (1984), “The complexity and stability of ecosystems”, in: *Nature* 307:321-6.

Rossano F., (2015), “From absolute protection to controlled disaster: New perspectives on flood management in times of climate change”, in: *Journal of Landscape Architecture* 10, p.16–25.

Rossano F., (2016), *Floodscapes - contemporary landscape strategies in times of climate change*, Thèse de Doctorat, ETH Zurich.

Terrin J6J., (2014), *Villes inondables. Cities and flooding: prevention, adaptation, resilience*. Marsiglia: Parenthèses.

Wiat J., (2017), *État de l'environnement dans l'agglomération grenobloise*, Éditions Campus Ouvert, Paris.

Opérationnaliser les écologies urbaines dans le projet urbain : Emergence de figures de nature en faveur de l'habitabilité des espaces publics

*Operationalize urban ecologies in the urban project:
Emergence of natural figures in favour of the habitability of public spaces*

Muriel DELABARRE

Urbaniste et Docteur en Urbanisme et Aménagement de l'Espace
Maître Assistante, Institut de géographie et durabilité, Faculté des Géosciences,
Université de Lausanne
Muriel.delabarre@unil.ch

RESUME :

Bien loin de considérer la nature selon ses caractéristiques purement esthétiques, l'urbanisme écologique se base désormais sur une reconnaissance de la fonction active de la nature dans le projet urbain. Avec l'apparition de nouveaux enjeux écologiques, l'habitabilité rencontre des enjeux (im)matériels en termes de développement et de maintien de milieux de vie de qualité. De ce fait, cette notion instaure un nouvel ordre, un ordre symbolique : elle suppose une gestion intégrée des ressources vivantes permettant de respecter les interactions des écosystèmes dont l'être humain dépend. Cependant, ce renouvellement de pensée n'éloigne pas l'habitabilité d'un idéal techniciste produisant une masse de normes encore de plus en plus rigoureuses et d'un partage entre les référentiels écologiques et humains. C'est pourtant dans cette direction, à la rencontre d'approches techniques et sensibles que la notion d'habitabilité semble pouvoir être aujourd'hui appréhendée. La proposition se propose d'explorer le concept d'habitabilité à travers une somme de composantes physiques, naturelles et matérielles mais aussi esthétiques, symboliques et significantes. Deux protocoles méthodologiques y sont présentés (saisie matérielle au moyen d'un outil évaluatif, saisie des pratiques et des représentations via des parcours sur sites). Du croisement de ces résultats, émergent des figures de nature en faveur de l'habitabilité des espaces publics.

Mots-clés : projet urbain, habitabilité, écologies urbaines, nature, espace public

ABSTRACT:

Far from considering nature according to its purely aesthetic characteristics, ecological urban planning is now based on a recognition of the active function of nature in the urban project. With the emergence of new ecological challenges, habitability meets (im)material challenges in terms of developing and maintaining quality living environments. Thus, this notion establishes a new order, a symbolic order: it presupposes an integrated management of living resources that respects the interactions of the ecosystems on which human beings depend. However, this renewal of thought does not detract from the habitability of a technicist ideal that produces a mass of ever more rigorous standards and a sharing between ecological and human reference points. It is in this direction, however, at the meeting of technical and sensory approaches that the notion of habitability seems to be apprehended today. The proposal proposes to explore the concept of habitability through a sum of physical, natural and material components but also aesthetic, symbolic and significant. Two methodological protocols are presented here (material data entry by means of an evaluation tool, data capture of practices and representations via site visits). From the intersection of these results, figures of nature emerge in favour of the habitability of public spaces.

Keywords: urban project, habitability, urban ecologies, nature, public space

Le chantier de la ville durable est l'occasion de faire émerger de nouvelles compositions urbaines traduisant des sensibilités écologiques et d'expérimenter de nouvelles méthodes de travail et de conception du projet urbain pour rendre la ville plus habitable (Delabarre, 2013). Le projet urbain et, plus spécifiquement, l'aménagement des espaces publics au sein d'un quartier, constitue aujourd'hui un champ d'investigation particulièrement fécond. Il réinterroge le rôle et la valeur de la nature en ville aux croisements des dimensions technico-fonctionnaliste, construit autour de la foi dans le progrès et la rationalité, à l'invention d'une nouvelle culture du confort, tournée vers la dimension sensible de nos rapports (Da Cunha, Guinand, 2014). L'urbanisme écologique contemporain se base désormais sur une reconnaissance de la fonction active et non pas uniquement passive de la nature dans la production de la qualité de nos milieux de vie. Les enjeux traditionnels d'une écologie urbaine visant à atténuer les dangers environnementaux (pollution, climat, réduction de la biodiversité, etc.) sont aujourd'hui dépassés par une vision plus large. Celle-ci intègre d'une part l'attractivité de l'espace urbain pour les habitants, usagers et citoyens (qualité sensorielle et esthétique), saisie par le concept d'habitabilité ; et, d'autre part, sa capacité de résilience traitée dans sa dimension écologique et technique *via* notamment les dispositifs de remédiation environnementale (dispositifs matériels). Le débat actuel relatif à ce sujet repose sur un questionnement autour de l'habitabilité en milieu urbain. Que signifie l'habitabilité et quels sont les éléments d'une ville habitable ? De quelle manière rendre l'espace davantage « habitable » pour l'ensemble des habitants ? On entend par *lieu habitable*, un lieu qui offre des possibilités suffisantes de création et d'adaptation aux individus pour se l'approprier (Blanc, 2010). Notre questionnement procède pleinement des problématiques qui sont aujourd'hui embrassées dans cette large notion des écologies urbaines. En se basant sur l'analyse de plusieurs projets urbains d'espaces publics ainsi que l'ensemble des interrogations que pose la nature en secteur construit, nous faisons le constat de questionnements aussi divers que la promotion de nouvelle(s) façon(s) de concevoir, construire, faire évoluer et gérer le milieu urbain en octroyant une place prépondérante aux éléments issus de la nature tels que l'eau, le sol, le soleil ou encore le végétal afin d'offrir des espaces habitables pour l'ensemble des individus. Cette prise de conscience est liée à un souci d'amélioration de la qualité de vie des citoyens. En quoi les espaces publics constituent-ils un levier efficace pour assurer l'opérationnalisation des principes d'écologies urbaines ? Les espaces publics peuvent-ils s'adapter aux nouvelles exigences écologiques pour dessiner des conditions d'habitabilité d'un lieu ? Quelles figures de nature sont produites *in fine* ?

Nous nous donnons un principe, qui tiendra lieu d'hypothèse. La notion d'habitabilité rencontre les questions environnementales, économiques et sociales avec l'apparition notamment de nouveaux enjeux écologiques en termes de développement et de maintien de milieux de vie de qualité. De ce fait, cette notion instaure un nouvel ordre, un ordre symbolique : elle suppose une gestion intégrée des ressources vivantes permettant de respecter les interactions des écosystèmes dont l'être humain dépend. Cependant, ce renouvellement de pensée n'éloigne pas l'habitabilité d'un idéal techniciste produisant une masse de normes encore de plus en plus rigoureuses et d'un partage entre les référentiels écologiques et humains. C'est pourtant dans cette direction, à la rencontre d'approches techniques et sensibles que la notion d'habitabilité semble pouvoir être aujourd'hui appréhendée.

La valorisation scientifique de la pratique d'aménagement originale de la Métropole de Lyon permet d'aborder l'embranchement de ces diverses connaissances et de comprendre quelles orientations dans la fabrication des espaces publics a été privilégiée.

ÉCOLOGIE ET VILLE : POUR UN CHANGEMENT DE PARADIGME

Bon nombre de recherches trouvent une valorisation positive autour du thème de l'écologie urbaine. Elles embrassent des problématiques nouvelles allant des nuisances urbaines, aux ambiances, au développement durable, au principe de gouvernance, jusqu'au métabolisme urbain, en passant par l'écologie industrielle ou encore la biodiversité. Bien que non clairement structurés autour de cette expression, ces travaux explorent les interactions complexes aux différentes échelles spatiales (locale, régionale, planétaire) et temporelles (court, moyen et long terme) entre plusieurs dimensions (humaine, sociale, politique, culturelle, matérielle, écologique, etc.) du fonctionnement et de l'évolution des systèmes urbains. Les programmes de recherches sont particulièrement riches du point de vue conceptuel et des contenus informatifs (Theys, Emelianoff, 2001).

Toutefois, un changement de paradigme est perceptible à travers les récentes publications. La conception d'une ville réduite à un écosystème fait l'objet de vives critiques. Celle-ci impose une approche quantitative et technique des processus, essentiellement étudiés à partir de mesures de flux de matières et d'énergie (Theys, Emelianoff, 2001) où prédomine une représentation « déshumanisée » de l'environnement urbain. Pour reprendre la typologie de J. Theys (Theys, 1993), c'est une conception technocentrique qui domine, c'est-à-dire une approche qui aborde l'environnement comme un ensemble des dysfonctionnements, de risques et de problèmes devant être résolus par la gestion de « systèmes artificiels ». Cette conception n'appelle pas la collaboration des sciences humaines et de la nature pour progresser dans la connaissance et dans l'action. Elle mobilise essentiellement les sciences de l'ingénieur, celle de la mesure de l'analyse des systèmes. En ce sens, elle apparaît *limitative* dans la mesure où elles n'intègrent pas les comportements sociaux, collectifs et individuels, à la modélisation des processus urbains.

UN RENOUVELLEMENT DU RAPPORT VILLE/NATURE

Si la conception technocentrique demeure encore souvent la norme dominante et oriente largement les formes d'intervention, la vision d'une ville nuisible sur son environnement urbain tend à évoluer. L'émergence de disciplines nouvelles couplé à un nouvel intérêt porté à l'urbain par des disciplines plus anciennes (l'hydrologie, la géologie et la météorologie entre autres) ; et d'autre part, aux critiques sur les modes d'action environnementaux bousculent les convictions les plus ancrées. Issus de courants scientifiques distincts, les nouvelles écologies urbaines tentent une synthèse des enjeux traités de manière séparée par différents pans de la recherche écologique (Da Cunha, 2015). Ainsi, sans nier les altérations sur les écosystèmes, plusieurs travaux récents, proposent une autre vision des relations entre les activités humaines et leur environnement naturel et construit en milieu urbain. Cette évolution apparaît notamment très nettement dans les travaux portant sur les rapports ville/nature (Blanc, 2004). Sous couvert de modes d'actions d'action spécifiques, l'espace urbain peut constituer un lieu d'accueil, voire de création de faune et de flore (Delabarre, 2013). Les services de régulation environnementale liés aux espaces à caractère naturel sont également de plus en plus démontrés.

L'HABITABILITE DES MILIEUX URBAINS EN DEBAT

Une première série de recherches (Hucy, 2004) a confirmé que la question des écologies joue un rôle important dans les représentations anti-urbaines et que les rapports des citoyens à la nature constituent une dimension négligée et pourtant essentielle pour comprendre l'évolution de l'idée de ville ainsi que les modes d'habiter. Il existerait une crise des représentations des habitants vis-à-vis de leur milieu de vie et réciproquement de la valeur des lieux au regard du bien-être qu'ils procurent aux individus. Le débat actuel interroge ainsi l'habitabilité des milieux urbains.

Que signifie l'habitabilité et quelles sont les composantes d'une ville habitable ? On retiendra la définition de Nathalie Blanc du lieu habitable à savoir « *un lieu qui offre des possibilités suffisantes de création et d'adaptation aux individus pour se l'approprier* » (Blanc, 2010, p. 56). L'habitabilité peut être définie par une somme de composantes physiques, naturelles, matérielles mais aussi esthétiques et symboliques qui concourent conjointement à dessiner la qualité de vie. Dans cette perspective, au sein des projets urbains, les espaces publics apparaissent comme des supports aptes à accueillir l'opérationnalisation des écologies dans leur matérialité.

OPERATIONNALISER LES ECOLOGIES URBAINES POUR DEVELOPPER L'HABITABILITE DES MILIEUX DE VIE

Premier élément de méthode, appréhension de la matérialité urbaine. L'évaluation : champ structurant et domaine d'investigation pour saisir les dispositifs d'écologie urbaine

Afin de considérer les expressions plurielles de nature dans les projets d'aménagement et d'examiner les choix des dispositifs retenus, nous nous sommes fixés pour méthode d'élaborer un outil structuré. Ces indicateurs traduisent un ensemble de données relatives aux composants écologiques des projets urbains. Chaque projet urbain - en tant que dispositif matériel - peut ainsi faire l'objet d'une telle évaluation. Pour autant, la grille d'analyse ne pratique pas une réduction fréquente de l'espace à son « socle réel ». En effet, elle interpelle son indissociable versant perceptif et sensible. Les configurations spatiales examinées au prisme de cet outil peuvent ainsi appréhender les processus naturels, fonctionnels et techniques que les dimensions sensibles et les représentations mentales dudit espace : couleurs, ambiances, sons, appréhensions physiques, sentiment de confort ou d'inconfort. L'outil proposé se veut adapté aux contextes des opérations ainsi qu'à leurs contraintes propres, en reposant néanmoins systématiquement sur un volet performantiel. Chaque sous-thème est lui-même décliné en objectifs et en cibles. Des indicateurs sont indexés pour chaque cible. Le choix des objectifs, des cibles et des indicateurs significatifs est un exercice fort délicat. La complexité de l'objet conduit à procéder en une déconstruction des composantes issues de la nature et de son environnement physique en « phénomènes élémentaires ». La nature, objet complexe et protéiforme, y est analysé sur la base de ses composants de nature différente (eau, air, sol, faune, flore, etc.) mais également, à l'aide d'outils conceptuels et de méthodes relevant de champs disciplinaires complémentaires à celui de l'urbanisme (géographie, hydrologie, écologie, ingénierie notamment). La construction de l'outil s'effectue par la reconstitution d'une typologie de ces éléments permettant de mettre en évidence l'architecture des phénomènes à travers la combinaison et la hiérarchie des différentes cibles. L'outil comporte 4 thèmes, 14 sous-thèmes, 27 objectifs, 62 cibles et 154 indicateurs.

Cette grille analytique sert de base commune pour caractériser les déclinaisons des écologies urbaines dans les projets urbains. À cela s'ajoute les moyens techniques et les dispositifs gestionnaires spécifiques développés dans chaque espace. En effet, il nous semble opportun de mettre en évidence les modalités de gestion car l'expression visible de la nature est manifeste d'une pratique particulière en la matière.

Deuxième élément de méthode : appréhension ordinaire entre représentations et pratiques des individus

Construire ou tout simplement établir des conditions d'habitabilité, c'est le considérer dans sa globalité où les substrats naturels ont autant de valeur que les représentations des citoyens. Notre intérêt se déplace en direction d'une analyse sensible conduite par l'énonciation des termes d'une appréhension ordinaire entre représentations et pratiques des individus au moyen de parcours sur sites. La maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, la maîtrise de gestion (eau, propreté, espaces verts, biodiversité, qualité de l'air entre autres) des projets et la maîtrise d'usage ont participé à ce protocole.

Cette approche subjective est déterminante dans cette approche : en investissant ici la sphère de ceux qui pratiquent la ville, il devient alors possible de se saisir des leurs représentations personnelles et, plus particulièrement, des qualités sensibles et sensorielles qu'ils développent.

EMERGENCE DE FIGURES DE NATURE

Au croisement de ces deux protocoles méthodologiques, les résultats mettent en évidence des figures de nature qui participent à l'habitabilité des espaces publics produits. Dans un premier temps, trois figures y sont repérées. Qualifiées de **nature *in progress***, de **nature esthétique** et de **nature créatrice**, elles supposent une gestion intégrée des ressources vivantes. Celles-ci permettent de respecter les interactions des écosystèmes dont l'être humain dépend. Cependant, ce renouvellement de pensée n'éloigne pas la conception d'un idéal techniciste produisant une masse de normes encore de plus en plus rigoureuses et d'un partage entre les référentiels écologiques et humains. C'est donc à la rencontre d'approches techniques et sensibles que la notion d'habitabilité semble pouvoir être aujourd'hui appréhendée. Les possibilités de création et d'adaptation des individus à ce milieu sont rendues possibles au moyen d'un dispositif d'ingénierie écologique. Cette technique suggère une nouvelle capacité technique et scientifique de récréation et de manipulation du vivant via le développement d'une nature d'un autre ordre que nous qualifions de **techno-nature**. Paradoxalement, la technique se fait alors l'agent par lequel peuvent à nouveau s'exprimer les formes sensibles de la nature. Incontestablement, les projets urbains offrent un champ d'application considérable pour l'ingénierie écologique. Alors que l'ingénierie repose traditionnellement sur une disjonction entre les domaines de la technique et du social, l'ingénierie écologique soulève les questions d'intégration entre techniques et sociétés (nature des acteurs, types de commandes et processus, échelles spatiales et temporelles). Il s'agit donc d'un nouveau cadre cognitif pour l'action particulièrement fécond dans la mesure où elle remet en cause des découpages considérés comme acquis, y compris entre des disciplines. Au croisement entre les sciences sociales, spatiales et naturelles, l'ingénierie écologique offre une interface productive entre processus sociaux et biophysiques. L'ingénierie écologique brouille les frontières, introduit des hybridations entre acteurs (pluralité des savoirs, des regards et des pratiques) pour agir dans la fabrique des espaces habités.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BLANC N., 1995, *La nature dans la cité*, thèse de doctorat en géographie, Paris, Université de Paris 1, 398 p.

BLANC N., 2004, De l'écologie dans la ville, *Ethnologie française*, n° 4, Paris, Presses universitaires de France, p. 601-607.

DA CUNHA A., 2015, Nouvelle écologie urbaine et urbanisme durable. De l'impératif écologique à la qualité urbaine, *BSGlg*, Vol. 65, p. 5-25.

DA CUNHA A., GUINAND S., 2014, *Qualité urbaine, justice spatiale et projet - ménager la ville*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 355 p.

DELABARRE M, 2013, *Natures plurielles : pour une contribution à l'habitabilité de l'espace public contemporain*, thèse de doctorat, 608 p.

HUCY W., 2004, *La nature dans la ville et les modes d'habiter l'espace urbain*, *Strates*, n°2, <http://strates.revues.org/document444.htm>

THEYS J., 1993, *L'environnement à la recherche d'une définition. Derrière une définition introuvable, trois conceptions irréductibles de l'environnement*, Note de Méthode n°1, Institut Français de l'environnement, Juin, 46 p.

THEYS J., EMELIANOFF C., 2001, Les contradictions de la ville durable, *Le Débat*, n°113, p.122-135.

Des dynamiques de Projet pour l'innovation des territoires. La Métropole du Grand Paris face aux défis écologiques

Project Dynamics for territorial innovation.

The Greater Paris Metropolis facing the ecological challenges

Patrizia INGALLINA
Professeur des Universités
Sorbonne Université
Laboratoire ENeC- UMR 8185
Patrizia.ingallina@paris-sorbonne.fr

RESUME :

Le terme « dynamiques de projet » est largement employé par les acteurs de l'aménagement. Conçu comme fixateur d'innovation dans un territoire, le projet introduit des dynamiques capables de créer de nouvelles formes d'économie s'appuyant sur les dynamiques urbaines. Ces dynamiques s'inscrivent dans les logiques du clustering territorial et du KBUD (Knowledge Based Urban Development, Yigitcanlar 2009). Leur objectif n'est pas uniquement la prospérité économique, mais aussi la soutenabilité environnementale à travers une organisation socio- spatiale « juste » des villes afin de créer une économie sécurisée dans un environnement humain durable. Considérée comme un écosystème innovant la ville doit adopter des dynamiques de projet visant l'innovation écologique. Comment la Métropole du Grand Paris applique-t-elle ces concepts et ces méthodes dans la construction du Grand Paris ?

Mots-clés : Dynamiques de projet, Innovation, Knowledge Based Urban Development, Eco soutenabilité, Métropole du Grand Paris.

ABSTRACT:

The term "project dynamics" is widely used by urban development stakeholders. Thought like a "fixator" of innovation in a territory, the project introduces some dynamics in order to create new forms of economy based on urban dynamics. The project dynamics are related to the territorial clustering logic, on the one hand, and on the other, to the KBUD (Knowledge Based Urban Development, Yigitcanlar 2009). They aim not only the economic prosperity, but also environmental sustainability through a 'fair' social and spatial organization of cities in order to create a safe economy in a sustainable human environment. Considered as an innovative ecosystem, the city must adopt project dynamics aimed at ecological innovation. How does the Metropolis of Greater Paris apply these concepts and methods in the construction of Greater Paris?

Keywords: Project dynamics, Innovation, Knowledge Based Urban Development, Ecosustainability, Greater Paris Metropolis.

INTRODUCTION

Le terme « dynamiques de projet » est largement employé par les acteurs de l'aménagement. De plus en plus d'actions menées sur un territoire sont, en effet, désignées sous ce terme. Si le mot projet n'est pas toujours directement associé à celui de dynamiques, il n'en reste pas moins qu'il s'y réfère. Le projet agirait, en somme, comme un « stimulateur territorial » à l'instar d'un stimulateur cardiaque, capable de développer de nouvelles dynamiques¹. En tant que tel, le sens du mot projet appliqué à l'urbain est rattaché à sa signification première, à savoir de démarche, de processus itératif et interactif, impliquant différents acteurs, à différentes échelles, dans des temporalités différentes².

Conçu comme fixateur d'innovation dans un territoire, le projet introduit des dynamiques capables de créer de nouvelles formes d'économie qui nécessitent des dynamiques urbaines. Ces dynamiques de projet s'inscrivent dans les logiques du clustering territorial et du KBUD (Knowledge Based Urban Development, Yigitcanlar 2009). Leur objectif n'est pas uniquement la prospérité économique, mais aussi la soutenabilité environnementale à travers une organisation socio-spatiale « équitable » des villes afin de créer une économie sécurisée dans un environnement humain durable. Considérée comme un écosystème innovant la ville doit adopter des dynamiques de projet visant l'innovation écologique.

La Métropole du Grand Paris dont les contours sont encore incertains, constitue un terrain d'exception pour l'application de ces concepts et la poursuite d'un objectif central : l'innovation écologique.

DYNAMIQUES DE PROJET POUR L'INNOVATION

Actuellement la notion de projet utilisée par les agences et les institutions en charge de la planification est assimilée à un ensemble d'actions aptes à redynamiser un territoire dans l'objectif de le rendre innovant.

L'idée que le projet soit porteur de dynamiques territoriales innovantes est de plus en plus répandue parmi les agences d'urbanisme et les institutions impliquées dans les processus de planification. Ces dynamiques de projet visent à réadapter les territoires aux différents impératifs et enjeux (économiques, sociaux, environnementaux etc.) qui se présentent au fur et à mesure et nécessitent d'idées nouvelles.

On parle alors de Dynamiques de projet pour l'innovation, l'objectif de ces dynamiques innovantes étant de relancer la croissance à travers de nouvelles formes d'économie qui nécessitent justement des dynamiques urbaines pour se développer. L'innovation cherchée est donc double : économique et urbaine et consiste à créer un nouvel imaginaire économique (Indergaard, 2012) basé sur la connaissance.

L'innovation économique table sur une compétitivité basée sur de nouveaux marchés, les marchés de la connaissance, à savoir tout ce qui est basé sur l'immatériel comme la production intellectuelle ou de nouveaux services, etc... Les dynamiques de projet basées sur la Compétitivité s'effectuent donc à grande échelle et sont directement liées à la productivité (PIB) : attirer des capitaux à travers la spécialisation des territoires.

¹ CAUE 92, Atelier 2 du 24 octobre 2013 : Dynamiques territoriales de projet et paysages, <http://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/atelier-2-du-24-octobre-2013-dynamiques-r40.html>

AURH, Agence d'Urbanisme de la Région du Havre, Lancement de l'appel à projet Réinventer la Seine, 2016, <http://www.aurh.fr/actualites/488-lancement-de-l-appel-a-projets-reinventer-la-seine.html>

² Ingallina, P. (2010, 3^{ème} édition), Le Projet Urbain, « Que-Sais-Je ? », Paris, PUF.

L'innovation urbaine est conçue en fonction de la capacité d'une ville à maintenir son attractivité vis-à-vis de flux globaux (résidents, touristes, visiteurs etc..). Les dynamiques de projet sont donc mises en place à l'échelle locale, pour améliorer l'image d'une ville et attirer des flux globaux pour renforcer la consommation à travers la création d'espaces publics et de quartiers attractifs.

Alors que les territoires compétitifs se veulent spécialisés (par exemple sous la forme de clusters scientifiques et technologiques) à grande échelle, ils revendiquent aussi un haut degré d'attractivité à l'échelle locale (qualité de vie). De même, l'attractivité ne s'exerce pas uniquement à l'échelle locale (par exemple les villes touristiques comme Paris ou Venise exercent une attractivité à l'échelle mondiale).

Il y a donc une imbrication complexe d'échelles entre compétitivité et attractivité qu'il s'agit d'articuler à travers des dynamiques de projet.

LA VILLE COMME LIEU IDEAL POUR INNOVER ECONOMIQUEMENT ET SOCIALEMENT : DYNAMIQUES DE PROJET BASEES SUR LE KBUD

Les chercheurs en knowledge management ont démontré que la ville est le lieu le plus adapté pour développer l'innovation économique et sociale. La ville, en effet, est fortement caractérisée par des flux d'idées, de personnes et de services (Garner, 2012). On peut donc définir les villes comme des hubs de connaissance. Le contexte des marchés de la connaissance, conduit à de nouveaux pôles de croissance basé sur l'assemblage de trois forces : les universités, les instituts de recherche et l'industrie, réunis autour de plates-formes collaboratives. Ce sont des logiques d'assemblage basées sur le concept de cluster innovant (Porter, 1990, Leducq & Lusso, 2011). Les clusters innovants doivent être structurés autour de ces plateformes (connectées à travers les TTO- Technology Transfert Offices et les Technoparks).

On considère qu'il y a une relation directe entre les performances de ces clusters et leur emplacement : en zone urbaine, en effet, elles peuvent atteindre leurs plus hauts niveaux.

La ville serait donc le lieu le plus apte au développement de l'innovation économique et sociale. On parle alors de KUBD (knowledge urban based development, Yigitcanlar, 2012). Les dynamiques de projet basées sur le KUBD s'inscrivent dans les logiques du clustering territorial. Le projet est fixateur de l'innovation dans les territoires concernés par ces processus. Potentiellement, il concentre des ressources dans des territoires et engendre des économies qui lui sont rattachées.

« The concept of knowledge-based urban development has first come to the urban planning and development agenda during the very last years of the 20th century as a promising paradigm to support the transformation process of cities into knowledge cities and their societies into knowledge societies. However, soon after the exponentially rapid advancements experienced, during the first decade of the 21st century, particularly, in the domains of economy, society, management and technology along with the severe impacts of climate change, have made the redefinition of the term a necessity » (Yigitcanlar, 2012)

Le KUBD face aux enjeux planétaires

Aujourd'hui, dans le monde, la population totale de 27 villes a atteint des dizaines de millions (principalement des pays en développement), le plus important étant Tokyo avec plus de 34 millions de personnes (problèmes liés à l'urbanisation rapide, aux populations vulnérables face aux conséquences de catastrophes économiques ou naturelles mondiales).

De nombreuses initiatives d'action mondiales ont été entreprises : les sommets de l'ONU Habitat, le rapport de l'ONU Brundtland, la Convention des Nations Unies sur le changement climatique et le Protocole de Kyoto, afin de sensibiliser et de relever les défis environnementaux, économiques et sociaux à l'échelle mondiale.

Parallèlement à ces initiatives, au cours de ces dernières années, les spécialistes ont mis l'accent sur la nécessité d'une nouvelle compréhension et d'un modèle de planification et de développement urbain pour mieux gérer les problèmes sociaux, environnementaux et urbanistiques et de développement d'infrastructures résilientes pour les villes (Friedmann, 2005)

La KBUD est un nouveau paradigme de développement à l'ère de la connaissance objectif : créer une ville destinée à encourager et à permettre la production et la circulation du « travail abstrait »- une ville de la connaissance. KBUD vise la prospérité économique et la durabilité environnementale à travers une organisation socio-spatiale « juste » des villes, c'est-à-dire établit une économie sécurisée dans un environnement humain durable » (Yigitcanlar 2009).

Cette méthode basée sur le KBUD a été appliquée dans cinq villes : Austin, Barcelone, Helsinki, Melbourne, Singapour. Cette pratique a montré qu'une vision stratégique solide avec une planification à long terme est un « must ».

Ces villes de la connaissance de premier plan se spécialisent dans quelques secteurs seulement, mais fixent des objectifs ambitieux et elles développent leurs stratégies KBUD avec attention. Cette analyse globale des meilleures pratiques a révélé des stratégies communes KBUD pour construire des villes de la connaissance prospères ». (Yigitcanlar, 2009)

Cette analyse globale des meilleures pratiques a révélé des stratégies communes KBUD pour construire des villes de la connaissance prospères ». (Yigitcanlar, 2009) :

- Political and societal will and good governance;
- Strategic vision and dynamic long-term development plan;
- Setting-up of agencies to promote KBUD;
- Strong financial support,partnership and strategic investments;
- International and multi-cultural character of the city;
- Creation of urban innovativeness engines;
- Research excellence—universities, R&D institutions;
- Metropolitan web-portal—E-government,E-democracy;
- Value creation to citizens skill development,employment,social outcomes;
- Quality of place,life and affordable housing and urban services, and;
- Low-cost and easy access to advanced communication networks.

Le KBUD : un paradigme qui met en son centre la transition écologique

Les principaux piliers du KBUD sont quatre : économie, société, environnement et gestion. Parallèlement à ces quatre piliers, la durabilité et les capacités organisationnelles stratégiques sont également essentielles pour le développement axé sur les connaissances des villes et des régions (figure 1).

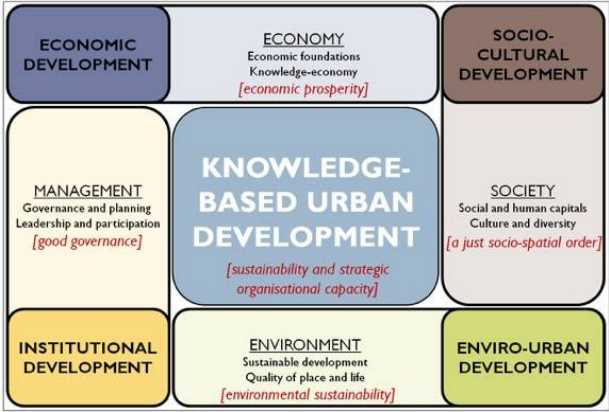


Fig.1 : The contextual framework: four pillars of KBUD (Yigitcanlar et alii 2012)

LA VILLE COMME UN ECOSYSTEME INNOVANT : LA METROPOLE DU GRAND PARIS FACE AUX DEFIS ECOLOGIQUES

Faire de la ville un écosystème innovant devient une ambition stratégique pour la plupart des villes mondiales. L’innovation écologique devient donc un enjeu primordial pour ces villes. Les dynamiques de projet doivent donc englober cet objectif d’innovation écologique à différentes échelles et en adoptant différentes actions et méthodologies.

Les actions menées à l’échelle de la Métropole du Grand Paris, sont diverses et variés et s’effectuent essentiellement dans le cadre du projet du GPE (Grand Paris Express), un super métro qui s’étends sur 195 km, avec 4 lignes nouvelles et 69 gares (dont 80% en correspondance), pour 2 millions de voyageurs par jour. Parmi ces actions, on peut rappeler l’appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris » I (420 candidatures de groupement d’entreprises, en mai 2017) et II (51 projets lauréats, en octobre 2017) qui est défini comme la plus grande consultation d’Europe. Dans ce cadre, il est envisagé des actions innovantes au plan écologique et urbain pour favoriser la biodiversité urbaine, les mobilités douces, l’écogestion, l’économie circulaire, la protection de l’environnement, l’agriculture urbaine, la résilience etc...

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Friedmann, J. (2005), *China's Urban Transition*, University of Minnesota Press.

Garner, C., Dornan, A. (2012), « Piloting knowledge based development policy and practice in building a vibrant ecosystem », in : Yigitcanlar, T. , Metaxiotis, K., Carrillo, F.J., (2012), (sous la direction de), *Building prosperous knowledge cities*, Elgar éd.

Indergaard, M. (2012), « Réintégrer les universités dans le tissu urbain : l'assemblage d'un écosystème innovant à New York », in : Ingallina, P. (sous la direction de), *Universités et enjeux territoriaux*, Lille, Presses Universitaires du Septentrion.

Ingallina, P. (2010), *Le Projet Urbain*, « Que-sais-je ? », Paris, PUF.

Ingallina, P. (2017), « La knowledge based city : concepts et pratiques. Le cas de la Corée : de l'ubiquitous city à la tech-city », in : Leducq, D., Scarwell, H., Ingallina, P. (2017), (sous la direction de), *Modèles de la ville durable en Asie. Utopies, circulation des pratiques, gouvernance*, Peter Lang, Bruxelles.

Ingallina, P., (2017), « Knowledge Cities: Concepts and practices. The Korea and Morocco cases: towards an ecological - industrial knowledge city model? », in : Knowledge Cities World Summit, Actes du Congrès Mondial, Arequipa, 20-22 Juin.

Leducq D., Lusso, B. (2011), « Le cluster innovant : conceptualisation et application territoriale », *Cybergeog*, revue européenne de géographie, Espace, société, territoire.

Porter M.E., (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, New York, Free Press.
Yigitcanlar, T. , Metaxiotis, K., Carrillo, F.J., (2012), (sous la direction de), *Building prosperous knowledge cities*, Elgar éd.

Yigitcanlar, T. (2012), « Knowledge-based urban development redefined: from theory to practice knowledge-based development of cities », QUT – Queensland University of Technology : <https://eprints.qut.edu.au/46970/2/46970.pdf>.

Yigitcanlar, T. (2009), « Planning for knowledge-based urban development: global perspectives », *Journal of Knowledge Management*, Vol. 13 Issue: 5, pp.228-242, <https://doi.org/10.1108/13673270910988079>

Sites web :

APUR, IAU-IdF, Contribution au Diagnostic de la métropole du Grand Paris, http://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/contribution_au_diagnostic_de_la_mgp-nov-2015-web.pdf

Inventons la Métropole du Grand Paris, <http://www.inventonslametropolegrandparis.fr/>

Métropoles du Grand Paris, <https://www.apur.org/fr/mots-cles/metropole-grand-paris>

Observatoire des quartiers des gares du Grand Paris, https://www.apur.org/sites/default/files/documents/monographie_gare_fort_issy_vanves_cl_amart.pdf

CAUE 92, Atelier 2 du 24 octobre 2013 : Dynamiques territoriales de projet et paysages, <http://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/atelier-2-du-24-octobre-2013-dynamiques-r40.html>

AURH, Agence d'Urbanisme de la Région du Havre, Lancement de l'appel à projet Réinventer la Seine, 2016, <http://www.aurh.fr/actualites/488-lancement-de-l-appel-a-projets-reinventer-la-seine.html>

::

De la transition énergétique à la transition en urbanisme : une évaluation participative des projets d'aménagement et des transports en Île-de-France

From the energy transition to the transition in urbanism: a participative evaluation of transport and land development projects in the Paris region

Liu LIU

Attachée Temporaire d'Enseignement et de Recherche
Sorbonne Universités & Université de Technologie de Compiègne
Département Génie des Systèmes Urbains & EA 7284 AVENUES

Associée au laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société (TVES EA 4477)

Associée au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

liu.liu@utc.fr

RESUME :

Les projets franciliens en termes de transition énergétique reposent sur deux grands piliers : le Grand Paris Express (GPE) et le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Ce papier effectue une évaluation prospective et globale de l'ensemble des projets, *via* 4 scénarios à l'horizon 2030, représentant les 4 alternatives avec ou sans réalisation des projets SDRIF et/ou GPE. Les effets économiques et environnementaux sont simulés à l'aide d'un modèle intégré transport-usage du sol. Des résultats montrent que le GPE induit une réduction significative d'impacts environnementaux mais la force incitatrice du SDRIF reste modeste. De plus, la combinaison du GPE et du SDRIF génère des conséquences négatives atténuant les gains environnementaux obtenus par rapport au GPE seul. Ces effets de rebond découlent d'inconscients ajustements relatifs aux choix modaux, de localisation et d'itinéraire, inévitables si les projets urbains et de transport sont élaborés selon des processus séparés.

Mots-clés : Transition énergétique, projets urbains et de transport, évaluation économique et environnementale, modélisation intégrée urbanisme-transport, région Île-de-France, projet de recherche participatif.

ABSTRACT:

In the Paris region, projects in terms of energy transition are based on two main pillars: the Grand Paris Express (GPE) and the regional master plan (SDRIF). This paper carries out a prospective and global evaluation of all projects, *via* 4 scenarios by 2030, representing the 4 alternatives with or without projects' realization following the directives of SDRIF and/or GPE. Economic and environmental effects are simulated using an integrated land use-transport model. Results show that the GPE induces a significant reduction of environmental impacts, but the incentive force of the SDRIF remains modest. Moreover, the combination of GPE and SDRIF projects generates negative consequences that mitigate the environmental benefits compared to gains obtained from GPE alone. These rebound effects arise from the unconscious adjustments related to choices of location, of transport mode and itinerary, which may become unavoidable if urban and transport projects are developed in separate processes.

Keywords: Energy transition, transport and urban projects, economic and environmental evaluation, land use and transport integration modelling, the Paris region, participative research project.

Le projet du futur réseau Grand Paris Express (GPE) est profondément débattu, associé à des argumentaires économiques, sociaux ou environnementaux dès sa conception à ses phases de réalisation. Plus particulièrement, inscrit dans le contexte actuel où les enjeux de la transition énergétique et l'arrivée des Jeux Olympiques se cumulent, le GPE revient à l'avant-scène avec une plus grande prégnance. Les projets opérationnels dans le cadre du GPE sont donc attendus en vue d'apporter une nouvelle image à la mobilité des personnes ainsi qu'un mode de vie moins consommateur des ressources naturelles.

Tandis que les seules améliorations dans l'offre de transport public relèvent leurs limites pour responsabiliser ces enjeux territoriaux, d'autres investissements doivent être assemblés (Bachelet et al., 2006) afin d'atteindre les objectifs annoncés dans les documents d'urbanisme tels que la restructuration de fonctions urbaines autour des réseaux de transport, l'équilibre des pôles urbanisés, la préservation des trames vertes et bleues, et en fin de compte, la réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES).

C'est le cas notamment pour le secteur de l'aménagement, pour lequel les collectivités territoriales cherchent à accompagner les projets fonciers et immobiliers grâce au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) dans lequel les zones à redévelopper en priorité sont identifiées. Les projets régionaux en termes d'aménagement reposent ainsi sur cette orientation à l'horizon 2030 qui intègre également le plan de déplacements urbains (PDUIF). Le SDRIF joue donc un rôle incitatif qui vise à engager une occupation du sol plus équilibrée, à travers une réorganisation des réseaux en cohérence avec le GPE, une densification des zones urbanisées et une extension urbaine géolocalisée pour mieux répondre à la demande perpétuelle de logements (L'IAU – Île-de-France, 2016).

Quelle que soit la classification dans le secteur du transport et/ou dans celui de l'aménagement, chaque projet peut faire l'objet de divers travaux d'évaluation. En revanche, peu de travaux réussissent à estimer les répercussions totales de l'ensemble des projets, ou à étudier leurs complémentarité (ou non), ou analyser les effets superposés (Gallez et al., 2015).

Ce travail vise donc à une évaluation globale des impacts économiques et environnementaux des projets envisagés dans le cadre de la planification régionale francilienne en termes de transition énergétique. Nous étudierons notamment dans quelle mesure les projets urbains et de transport sont complémentaires et génèrent des synergies, notamment concernant la modification du mode de vie et la réduction des émissions de GES.

Pour ce faire, nous considérerons quatre scénarios à l'horizon 2030, représentant les 4 alternatives avec ou sans réalisation du SDRIF et/ou du réseau GPE. Les effets de ces scénarios seront simulés à l'aide d'une chaîne de modélisation intégrée transport – aménagement – environnement, composée d'un modèle de transport macroscopique et statique à quatre-étapes (MODUS), d'un modèle de localisation des ménages (NEDUM) et enfin d'un modèle d'émission de polluants (COPCETE). Concernant les impacts socio-économiques, notre analyse portera notamment sur le loyer, le coût des transports et la localisation des ménages. Concernant les impacts environnementaux, les niveaux régionaux et locaux d'émission de GES seront examinés (Pronello, 2009).

Les données mobilisées proviennent de sources hétérogènes et datent d'années variables. Après notre recueil d'informations relatives à l'occupation du sol par parcelle, aux prix immobiliers par mètre carré, à la présence de ménages et d'emplois par commune, aux offres et aux coûts de transports publics et privés, aux motifs et aux modes de déplacement, il apparaît judicieux de choisir 2010 comme échéance de référence. Ensuite, les données sur les programmes de redéveloppement et de réaménagement sont considérées comme entrée de jeu pour établir les quatre scénarios prospectifs.

Des premiers résultats obtenus montrent que les projets inclus dans le GPE semblent induire une réduction significative des émissions de GES (-10% à l'heure de pointe du matin) et de polluants. Les impacts sur le partage modal demeurent plus modestes néanmoins. La réduction significative des GES serait donc liée à des effets parallèles sur les diminutions de distances parcourues et le niveau de congestion.

A l'inverse, les projets d'aménagement conformes au SDRIF semblent avoir un impact très limité sur les localisations des ménages, et quasiment aucun effet sur les émissions routières. Rappelons que ce résultat imprévu peut traduire probablement des mécanismes complexes sous-jacents concernant le choix de mode et de destination, mais peut aussi être lié au caractère transigeant du SDRIF, question à creuser en profondeur.

Encore plus curieusement, la réalisation de l'ensemble des projets considérés dans le cadre du GPE et du SDRIF favorise l'étalement urbain au lieu de l'empêcher, atténuant ainsi les gains environnementaux générés par le GPE seul. Bien que les seuls projets de transport ou les seuls projets urbains apparaissent à même d'aiguiller l'étalement urbain, l'alliance de deux types de projets générerait l'effet inverse de manière remarquable.

Par contre, ces résultats qui nous semblent contre-intuitifs n'ont pas surpris les élaborateurs des documents stratégiques, ni les experts de terrain. Après plusieurs validations de nos analyses, nous sommes arrivés à un consensus tant dans le cercle académique que dans le groupe de travail professionnel. En quête des incidences immédiates, chaque secteur continue à se spécialiser sur son propre chemin : les projets sur les espaces bâtis se croient seuls capables de transformer les modes de vie alors que les projets de transports se méfient d'autres solutions pour réellement modifier les comportements de déplacement. Rares sont des projets croisant plusieurs secteurs même s'ils partagent les mêmes objectifs finaux.

C'est notamment le cas pour la région Île-de-France qui se distingue des autres territoires par une étendue et une taille démographique plus réduites. Les projets franciliens sont souvent d'envergure dans le but ultime de recomposer un système plus résilient et plus soutenable. En même temps, l'ampleur de tous ces projets équivaut à une extrême complexité, impliquant à la fois les compétences diverses et les échanges débordant d'acteurs multidisciplinaires. C'est ainsi dans ces circonstances que nous pouvons présenter les résultats de nos études en vue de constituer une base de discussion.

Nous voyons trois significations majeures à l'égard de ce type d'évaluation prospective, respectivement : le long terme, l'intersection entre l'urbanisme et le transport, et l'analyse macroscopique et quantitative. :

Dans un premier temps, dès l'origine de l'urbanisme, ce secteur se trouve dans l'impératif constant de se mettre en projet. Le fait de « projeter » traduit sa nature fondamentale de se mettre en amont des actions en vue de mesurer les éventuelles conséquences. Les critiques reçues par rapport à cette approche prospective concernent le plus souvent l'inutilité de se projeter à une échéance lointaine, dépourvue des mesures volontaristes en parallèle pour maintenir les promesses affichées au préalable. Situé dans une ère numérique où toutes les transformations s'accroissent avec de plus en plus d'aléas, certains estiment qu'il serait impossible d'assimiler toutes les évolutions même pour un futur proche. Dans ces conditions, l'aménagement peut-il se passer de cette planification à long terme pour exister ? Nous craignons que la réponse soit fort négative. Dans quelle direction notre assistance à la décision doit-elle évoluer pour enraciner le mode « projet » dans la doctrine urbanistique tout en enrichissant ce mode de production ? Nous révélons nos pistes de proposition dans la première partie de conclusion.

En deuxième lieu et comme sous-entendu dans l'intégralité du texte, l'urbanisme à l'heure actuelle est bouleversé par l'enjeu d'une remise en cohérence des secteurs de proximité. Ce caractère multidisciplinaire de l'urbanisme a d'ores-et-déjà surgit dans les derniers documents de planification, dans le cas de l'intersection entre transport et aménagement pour la région Île-de-France ou pour les Hauts-de-France. Si ce n'est pas par nostalgie de son passé fortement rattaché à l'architecture et au paysage, ça devrait être une espérance, ou une vraie nécessité de foisonner les disciplines variées afin d'éviter l'éventuelle compensation des efforts qui sont pourtant raisonnables en théorie. Signalons que le résultat contre-intuitif de notre évaluation illustre parfaitement cette neutralisation : la mutualisation des moyens mobilisés conduit à la suppression des effets attendus, causé par un ajustement propre au système de modélisation, déjà simplificateur d'une appropriation humaine encore plus puissante dans la réalité. Le besoin de connaître les répercussions latentes liées aux secteurs secondaires est tout aussi important dans la réussite d'un projet d'aménagement.

Troisièmement, notre analyse macroscopique et quantitative peut être qualifiée de recherche participative. Elle fait de l'urbanisme une science orientée vers l'action et du projet un exercice de négociation démocratique. Basé sur des résultats d'une étude antérieure (Liu et al., en cours de révision dans le RTS), nous essayons de prolonger nos analyses par cette évaluation participative. Contrairement à Liu et al. (2018), qui évalue la synergie et l'antagonisme des leviers d'action franciliens en 2030, cet article accompagnant se focalise spécifiquement sur la compréhension des modes de coproduction des actions. Au final, l'objectif est de mieux appréhender, à travers une véritable étude de cas, quelles sont les barrières des urbanistes les plus préjudiciables à la fabrication d'un projet mutuel. Quelles contre-mesures sont à prévoir afin d'informer aux politiciens la potentielle neutralisation ? Quelles adaptations sont à concevoir dans la modernisation de la démarche « projet » ? Cet article étend également notre première présentation dans un atelier d'échange sur la ville, le transport et la mobilité à travers plusieurs améliorations méthodologiques concernant l'application modélisée, où le plan de mobilisation pour les transports collectifs est intégré dans les scénarios établis suite aux conseils de quelques acteurs de l'agence d'urbanisme de la région.

En perspective, notre papier représente finalement une proposition, susceptible de conduire à un mode de consommation – du point de vue des usagers – moins énergivore et moins explorateurs de ressources environnementales ; et un défi à relever – cette fois-ci sous l'angle des opérateurs – pour mener un mode de production plus efficace à long terme.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bachelet, F., Menerault, P., & Paris, D. (2006). Action publique et projet métropolitain. Editions L'Harmattan., 378p., ISBN 2-296-01722-3 (br.).

Gallez, C., Maulat, J., Roy-Baillargeon, O. & Thébert, M. (2015), « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine », Flux, 101-102, (3), p. 5-15. DOI : 10.3917/flux.101.0005.

L'IAU – Île-de-France, (2016), l'Île-de-France 2030 la région se transforme : les orientations réglementaires, les carnets pratiques du SDRIF n°7, 80p., ISBN 978-2-7371-1986-6.

Liu, L., Viguié, V., Lepetit, Q., Yin, B., Coulombel, N., (2018), « Contradiction des stratégies d'aménagement sur la transition énergétique ? Une étude prospective des politiques de la ville et des transports en Île-de-France » (en cours de révision), RTS.

Pronello, C., (2009), Tools and models overview for analysis and evaluation of the transport-related environmental conditions, Chap.3, pp.123-163. In: Integrated assessment of environmental impact of traffic and transport infrastructure. Eds. Calderon E., Pronello C., Goger T., 405p., ISBN 978-84-7493-401-4.

L'adaptation environnementale des projets d'infrastructure maritime : un facteur de transition écologique du projet d'aménager la mer ?

Environmental adaptation for marine infrastructure projects: is it a factor for ecological transition in offshore development projects?

Juliette LANGLOIS

Post-doctorante

CEFE UMR 5175, CNRS - Université Paul-Valéry Montpellier 3 - EPHE

34199 Montpellier cedex 5 France

ELSA, Research group for environmental life cycle sustainability assessment,

2 place Pierre Viala 34060 Montpellier, France

juliette.langlois84@gmail.com

Pierre-Yves HARDY

Maître de Conférences

CEFE UMR 5175, CNRS - Université Paul-Valéry Montpellier 3 - EPHE

34199 Montpellier cedex 5 France

Sylvain PIOCH

Post-doctorant

CEFE UMR 5175, CNRS - Université Paul-Valéry Montpellier 3 - EPHE

34199 Montpellier cedex 5 France

RESUME :

Face à une artificialisation terrestre et une attractivité des littoraux croissantes, les projets pour gagner sur la mer se multiplient. Par exemple, à Monaco, un projet d'extension sur la mer est en cours. La vocation multi-usage de cet éco-quartier, les enjeux environnementaux autant que les défis techniques questionnent une volonté d'optimisation biophysique et socio-économique. L'intégration environnementale joue un rôle majeur dans le développement des projets, impliquant discussions, concertation, solutions innovantes, adaptation et flexibilité des acteurs pour répondre aux nouveaux défis écologiques. En complément des certifications et obligations réglementaires, nous précisons, sur l'exemple de l'extension de Monaco, comment l'Analyse de Cycle de Vie, méthode d'écoconception transversale, permet de réduire quantitativement les impacts environnementaux et de rassembler les différents acteurs pour la coconstruction de solutions, facilitant leur acceptabilité et applicabilité.

Mots-clés : usage du littoral, impacts environnementaux, écoconception, transition écologique, Analyse de Cycle de Vie

ABSTRACT:

Because of increasing terrestrial degradations and attraction of the coast, projects encroaching on the sea are growing. For example, in Monaco, a new project for reclaiming land from the sea is in progress. The multi-use vocation of this eco-neighborhood, environmental issues as well as technic challenges call into question the wish to optimize biophysical and socio-economic concerns. Environmental integration plays a major role in project development, implying discussions, concertation, innovative solutions, stakeholder's adaptation and flexibility to fulfil ecological requirements that the new societal demands imply. Besides certifications and regulatory obligations, we will detail, using the example of the Monegasque extension, how environmental Life Cycle Assessment (LCA), major cross-sectional method for eco-design, allows quantitatively reducing environmental impacts and gathering stakeholders for joint construction of solutions, facilitating their acceptability and applicability.

Keywords: coastal environment, environmental impacts, eco-design, ecological transition, Life Cycle Assessment

Face à une artificialisation terrestre croissante, ancrée dans un mouvement de forte attractivité des littoraux, avec près de 40% de la population mondiale vivant à moins de 100 km d'un environnement côtier (MEA, 2005), les projets d'îles artificielles ou d'exondation en mer se multiplient en France et dans le monde. La question de ces aménagements côtiers soulève à la fois la question de la gestion des risques (tempêtes et submersion) mais aussi celle de l'érosion du littoral et de sa biodiversité. En effet, les espaces littoraux sont à la fois parmi les plus vulnérables et les plus menacés mais aussi parmi les plus riches en termes de biodiversité et services rendus à l'homme (MEA, 2005). Ainsi, de récentes recommandations appellent à la relocalisation de certaines activités vers l'intérieur des terres (Mineo-Kleiner et Ferec, 2016), cela afin de limiter les risques évoqués précédemment et d'atténuer les pressions subies par les écosystèmes côtiers. Pourtant, la tendance que l'on peut observer aujourd'hui est inverse. Depuis l'Antiquité 5 251 hectares d'aménagements ont été gagnés sur les côtes françaises et 79 hectares sur les côtes monégasques, tous types d'infrastructures confondus (Meinesz et al. 2013). Par exemple, en Principauté de Monaco, un projet d'extension territoriale sur la mer, d'une superficie de 6 hectares environ (soit 3% de la superficie du pays), est en cours de réalisation. La Principauté de Monaco est l'Etat le plus densément peuplé au monde, contraint comme d'autres villes-états à ne pouvoir s'étendre que sur la mer du fait de ses frontières. D'un point de vue environnemental, les enjeux sont de taille, du fait de la grandeur du projet et des besoins en matériaux et énergie qu'il suscite, mais aussi du fait de la destruction inévitable des fonds sur lesquels il sera construit. Des mesures compensatoires ont d'ailleurs été prises afin de compenser ces pertes et limiter les perturbations sur l'environnement des constructions littorales (récifs artificiels, nettoyage des fonds, dépollution), ainsi que des mesures d'accompagnement et de recherche (transplantation de nacres, d'herbiers et autres espèces patrimoniales ou menacées).

Du fait que Monaco soit une ville-état, le cas de son extension sur la mer est particulièrement intéressant à étudier, car il concentre les problématiques d'usage du littoral des villes côtières dans un espace restreint. Bien que voulant réduire leur empreinte environnementale, les gouvernements, qui expriment une demande sociale, tentent de mixer espaces urbains et espaces naturels. Le risque est dès lors d'augmenter l'artificialisation des écosystèmes, en créant une trame « urbano-verte ». L'arbitrage entre chacun des enjeux environnementaux, démographiques, sociaux et économiques s'avère donc particulièrement complexe sur ce genre de projet car situé en zone littorale. La prise en compte des enjeux environnementaux passe par l'évaluation de l'efficacité énergétique, du maintien et de la préservation de la biodiversité ordinaire autant que des écosystèmes rares ou vulnérables, mais qui restent difficiles à appréhender. La solution apportée par l'approche éco-quartier questionne sur les objectifs locaux comme globaux de cet outil vis-à-vis de l'empreinte écologique générée. En effet, ce label indique une volonté des maîtres d'ouvrages de prendre en compte l'environnement, vers une excellence en aménagement. Ces quartiers proposent une approche à mi-chemin entre la conception « classique », ou passée, d'un quartier urbain avec celle plus novatrice d'une utilisation de l'espace optimisée avec des objectifs de performances socio-environnementale : recyclage des matériaux, production d'énergies renouvelables, promotion des espaces verts, empreinte environnementale réduite... (Popovici, 2005).

De nombreux labels liés à l'impact environnemental du quartier seront visés, certifiant la prise en compte dès la phase de conception de l'efficacité énergétique des bâtiments, d'une maintenance écologique des espaces verts, d'un port géré de façon respectueuse de l'environnement. Par ailleurs, des obligations réglementaires cadrent la gestion des risques et des dommages potentiels à l'environnement, notamment à travers l'Etude d'Impact Environnemental, qui impose une connaissance précise des impacts que le projet fera subir à l'écosystème environnant, mais aussi et surtout impose des mesures de réduction, d'évitement et de compensation des impacts résiduels. En complément des certifications et obligations réglementaires environnementales, des outils d'aide à la décision existent pour orienter les choix de tels projets. La méthode d'Analyse de Cycle de Vie (ACV) fait partie des différents outils utilisés sur le projet dans le cadre de l'évaluation environnementale. Il s'agit d'une méthode d'écoconception transversale de référence, dont l'utilisation est recommandée par le

Commissariat Général au Développement Durable (CGDD, 2013) dans le cadre d'une démarche d'écoconception. Elle permet d'optimiser les choix techniques vers des options plus performantes du point de vue environnemental, en intégrant toutes les étapes du cycle de vie d'un produit (ici l'éco-quartier), sur un panel exhaustif d'impacts sur l'environnement. Des impacts aussi variés que le changement climatique, la raréfaction des ressources, la toxicité, l'eutrophisation ou l'acidification des milieux, la destruction de la couche d'ozone, la consommation d'énergie, l'émission de particules fines ou de radiations peuvent ainsi être pris en compte en ACV. Cette méthode comprend également un volet social, dont le développement a débuté il y a une vingtaine d'années, et qui permet d'élargir encore le panel des enjeux étudiés.

La Principauté de Monaco, dans un souci de faire évoluer la méthodologie de l'ACV appliquée aux projets maritimes a souhaité que son projet en cours serve de support à une étude par ACV. Ce travail de recherche soutenu par la Principauté et mené par l'Université Paul-Valéry Montpellier 3 vise d'une part à réaliser l'ACV globale du projet (infrastructures maritimes et éco-quartier) et d'autre part à développer le cadre méthodologique de l'ACV pour les infrastructures construites en zone littorale. En effet, malgré l'exhaustivité et la complétude de l'ACV, des manques méthodologiques existent pour la prise en compte des impacts sur la biodiversité en lien avec l'usage de l'espace maritime (Woods et al. 2016). Nous présenterons ici les apports de cet outil pour l'intégration environnementale d'un projet en zone littorale, en s'appuyant sur celui mené actuellement par la Principauté de Monaco. Nous préciserons le rôle de l'ACV dans l'évitement ainsi que la réduction des impacts d'origine anthropique. En particulier, l'ACV permet d'ores et déjà d'orienter le choix des matériaux utilisés, celui des lieux d'approvisionnement et des moyens de transport à privilégier. Il permet également de déterminer si le choix de techniques plus performantes en mer permet effectivement des gains notables pour l'environnement ou si elles contribuent au contraire à générer des transferts de pollution. En effet, le focus sur un type de pollution en particulier, le plus souvent l'impact sur la biodiversité locale, du fait que l'Étude d'Impact Environnemental se focalise sur ce type de dégradation, ne permet pas toujours d'identifier les solutions les plus pertinentes. Les préconisations que l'on trouve dans ces études induisent parfois des transferts de pollution, du fait que des outils transversaux tels que l'ACV n'y aient pas forcément été utilisés (Larrey-Lassalle et al, 2017). Ainsi, sur le projet monégasque, un certain nombre de mesures ont été identifiées dans l'étude d'impact environnemental, limitant au maximum le bruit, la dissémination de sédiments en mer par le lavage des matériaux et l'usage de dragues aspiratrices performantes, dont il convient de vérifier la pertinence plus globale, et qu'elles n'induisent pas des dégradations environnementales plus grandes hors site (surconsommation d'eau douce, de carburant ou autres). Toutes les consommations de ressources et émissions de substances polluantes vers l'environnement prévues sur le projet ont donc été méticuleusement répertoriées et renseignées pour permettre un bilan environnemental complet par ACV, qui justifie les solutions les plus pertinentes à retenir pour la suite du projet, et aujourd'hui clairement identifiées. Ces solutions pourront en grande partie être réutilisées pour d'autres projets d'infrastructures maritimes.

Cette quantification globale et transversale des impacts à travers l'ACV nécessite une participation active de l'ensemble des acteurs de terrain et notamment des industriels impliqués dans les phases de construction et de production. Cela implique une communication détaillée des procédés et matériaux utilisés. Une fois identifiées les étapes clés à améliorer, une concertation entre acteurs est indispensable à l'identification de solutions performantes. En effet, il convient généralement en écoconception de repenser une filière de production de manière globale, et un choix technologique à une étape engendre le plus souvent une multitude de répercussions en aval, qui requièrent alors des réajustements de la part d'autres acteurs du projet. L'apport d'une vision globale de la part de la personne en charge de l'ACV, l'anticipation de ces répercussions par la discussion et l'identification de solutions pertinentes par concertation rend les solutions plus acceptables. En effet, si elles sont pensées et décidées entre acteurs du projet, l'acceptation des décisions d'écoconception est alors facilitée.

L'écoconception et plus généralement l'intégration environnementale, jouent donc un rôle majeur dans le développement des projets, impliquant discussions, concertation, recherche de solutions innovantes, adaptation et flexibilité des différents acteurs pour répondre aux nouveaux défis posés par les récents objectifs de la transition écologique, prioritairement la lutte contre le changement climatique et contre l'érosion de la biodiversité.

Les ACV permettent de rassembler acteurs industriels, autorités décisionnaires publiques et privées et acteurs environnementaux de la transition, autour des problématiques identifiées, grâce à l'ACV, comme prioritaires. L'aspect quantitatif de cette méthode d'évaluation ainsi que la co-construction de solutions environnementales performantes facilitent en outre leur acceptabilité et leur applicabilité futures. La priorité de tout projet d'aménagement, comme le rappelle la récente loi pour la Reconquête de la Biodiversité, de la Nature et des Paysages (loi n°2016-1087) étant d'éviter les impacts, puis de réduire avant de compenser les incidences significatives négatives sur l'environnement, objectifs louables et réalistes uniquement si des outils de mesure et d'analyse des performances de chaque variante d'aménagement peuvent guider les choix des décideurs publics.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Commissariat Général au Développement Durable. 2013. « Tour d'horizon sur l'écoconception des produits », http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CGDD_Ecoconception_des_produits.pdf

Larrey-Lassalle, P., Catel, L., Roux, P., Rosenbaum, R. K., Lopez-Ferber, M., Junqua, G., & Loiseau, E. (2017). An innovative implementation of LCA within the EIA procedure: Lessons learned from two Wastewater Treatment Plant case studies. *Environmental Impact Assessment Review*, 63, 95-106.

Meinesz A., Blanfuné A., Chancollon O., Javel F., Longepierre S., Markovic L., Vaugelas de J. et Garcia D. 2013. Côtes méditerranéennes françaises : inventaire et impacts des aménagements gagnés sur la mer. Ed. Lab. ECOMERS, Université Nice Sophia Antipolis, 156 pp. et publication électronique : www.medam.org.

Millenium Ecosystem Assessment (2005). Chapter 19 Coastal Systems. In : Synthesis report. *Island, Washington, DC*. 513-549.

Mineo-Kleiner, L. & Meur-Ferec, C. 2016. Relocaliser les enjeux exposés aux risques côtiers en France: points de vue des acteurs institutionnels. *Vertigo-la revue électronique en sciences de l'environnement*, 16(2).

Popovici E. 2005. Contribution à l'analyse du cycle de vie des quartiers. PhD thesis, Ecole des Mines de Paris, 209 pp.

Woods JS, Veltman K, Huijbregts M, Verones F, Hertwich E. 2016. "Towards a Meaningful Assessment of Marine Ecological Impacts in Life Cycle Assessment (LCA)." *Environment International* 89-90: 48–61.

Identifier les continuités écologiques : une cohérence interterritoriale délicate sous forme de « patate chaude »

Identify ecological networks: a tricky interterritorial coherence in the form of a “hot potato”

Julie CHAURAND

Chercheure associée à IRSTEA Montpellier, U.M.R. T.E.T.I.S

Julie.chaurand@teledetection.fr

Magalie FRANCHOMME

Maître de conférences à l'Université de Lille, Laboratoire T.V.E.S. EA 4477

Jacques BAUDRY

Directeur de recherche à l'INRA Rennes, U.M.R. B.A.G.A.P

Jean-Philippe TONNEAU

Chercheur au CIRAD Montpellier, U.M.R. T.E.T.I.S

RESUME :

La mise en œuvre de la politique Trame verte et bleue, outil d'aménagement du territoire qui vise le bon état des continuités écologiques (CE), se traduit par un projet intégré sur un territoire et cohérent entre les territoires. La cohérence de cette politique entre les niveaux de gouvernance est cadrée par la loi française, du national au local en passant par le régional. Mais une importante marge d'interprétation et de mise en œuvre de la politique est laissée aux territoires. Ainsi, en fonction des volontés et des capacités des territoires, l'identification des CE et leur intégration dans les projets peuvent être une « patate chaude » que les territoires se repassent les uns aux autres. La cohérence interterritoriale des projets de CE est délicate et les acteurs « relais » entre les territoires, lorsqu'ils existent, ont un rôle essentiel. Nous illustrerons notre propos par quatre études de cas sur des territoires « emboîtés » du national au local, dans les régions Bretagne et Occitanie.

Mots-clés : cohérence interterritoriale, continuités écologiques, gouvernance territoriale, patate chaude, aménagement du territoire

ABSTRACT:

The “Trame verte et bleue”, a French public policy, is intended to be a tool for landscape management. It aims at preserving and restoring ecological networks (EN). Its implementation is organized at the different governance levels, from the national to the regional to the local. The coherence of the policy between these levels is specified in French law. Nevertheless, the territories have a wide margin for interpretation and implementation of the policy. According to the willingness and capacity of territories, EN identification and their integration into projects could be a “hot potato” that territories pass to one another. Interterritorial coherence of EN projects is tricky and “bridging” actors, when they exist, have an essential role. We will illustrate our purpose with four case studies on “nested” territories from national to local, in two French regions (Bretagne and Occitanie).

Keywords: cross-territorial coherence, ecological networks, territorial governance, hot potato, land use planning

INTRODUCTION

La politique française Trame verte et bleue (TVB), issue du Grenelle environnement, est un outil d'aménagement « durable » des territoires. Elle a pour objectif la préservation et la remise en « bon état » des continuités écologiques (CE) pour permettre aux espèces de se déplacer dans le paysage afin de répondre à leurs besoins vitaux de repos, de nourriture et de reproduction.

L'originalité de la TVB est notamment d'être inscrite à la fois dans le code de l'environnement et dans le code de l'urbanisme. Ainsi, elle s'impose dans les choix d'urbanisme et d'aménagement des territoires. Ces choix sont à faire aux différents niveaux de gouvernance puisque la TVB se décline du niveau national au local avec :

- des orientations nationales,
- une stratégie régionale via les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE),
- et une mise en œuvre locale, en particulier dans les collectivités territoriales en s'appuyant sur les documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme de type schéma de cohérence territoriale (SCoT) et plan local d'urbanisme (PLU).

Ces choix doivent traduire la cohérence voire la synergie entre les enjeux/fonctions liés à la TVB et l'ensemble des autres enjeux/fonctions présents sur les territoires. Cette cohérence - entre les projets, entre les activités, entre les normes et les pratiques, etc. - est centrale pour un aménagement « durable ». Pour que la cohérence soit possible, les acteurs agissant à des niveaux différents doivent partager une vision du futur des territoires, une vision des projets et une vision des moyens de mise en œuvre. Cette vision partagée des territoires est à construire car i) les objectifs des différents porteurs d'enjeux peuvent être antagonistes et ii) une importante marge d'interprétation et de mise en œuvre de la politique est laissée aux territoires. Cette marge est née du fait de l'incomplétude de la connaissance sur les CE mais aussi de la diversité des projets que la TVB cible. Cette souplesse du cadre national se traduit en (i) une multiplicité des objectifs de la politique, (ii) une liberté de méthode pour identifier les CE, (iii) un niveau d'opposabilité juridique peu contraignant (la « prise en compte »¹) pour organiser les relations entre les niveaux de gouvernance. Cette souplesse est paradoxalement à la fois source de cohérence ou d'incohérence entre les projets CE des territoires.

La loi permet des interprétations/adaptations de la TVB, mais encore faut-il que les territoires « veuillent » et « puissent » se saisir de l'opportunité des CE pour co-construire leurs projets. Les territoires doivent innover pour dépasser la logique de protection, vécue comme une contrainte, pour aller vers une logique de projet de territoire qui permette de mobiliser et d'engager les acteurs dans des démarches favorables aux CE.

Nous présentons ici différents enseignements sur la cohérence interterritoriale des projets de CE, enseignements issus de l'analyse des stratégies déployées pour décliner la TVB sur quatre territoires d'étude « emboîtés » du national au local, en Bretagne et en Occitanie Pyrénées-Méditerranée.

¹ La « prise en compte » est le niveau d'opposabilité dit « plancher », c'est-à-dire le plus faible après la « compatibilité » et la « conformité » qui est l'opposabilité la plus stricte. La « prise en compte » correspond à la non contrariété de la norme supérieure mais avec possibilité de déroger si cela est justifié. La « prise en compte » est imprécise bien que la jurisprudence soit en train de la préciser.

VOULOIR ET POUVOIR SE SAISIR DE L'OPPORTUNITE DES CONTINUITES ECOLOGIQUES

La marge d'adaptation de la TVB n'est une opportunité que si les territoires veulent s'en saisir et si le projet est soutenu politiquement. Une sensibilité aux questions environnementales ou la volonté de répondre, voire d'anticiper, les obligations réglementaires motivent ce soutien. La volonté politique doit pouvoir se maintenir dans le temps, alors que la durée des mandats politiques ne permet que difficilement de répondre aux enjeux liés aux « temps écologiques » de l'évolution de la biodiversité.

En tout état de cause, vouloir s'engager sur les CE est essentiel pour dépasser l'exercice réglementaire et se donner la possibilité de s'appuyer sur et de développer les capacités pour répondre sérieusement (autant que possible) à l'exercice. Il s'agit de favoriser les capacités des acteurs des territoires (Sen 1985). Il faut donc « vouloir » saisir l'opportunité des CE mais également « pouvoir » s'en saisir, pour faire triompher cette volonté. Par exemple, disposer d'une base de données détaillée d'occupation du sol ne présume pas de la capacité à pouvoir la valoriser pour discuter des CE. Identifier les CE implique de multiples compétences et l'absence de moyens dédiés à la politique est une limite forte à la possibilité d'adaptation, tout comme le manque de culture de l'intercommunalité ou l'absence de sensibilisation des acteurs à la préservation des CE. Un défaut dans les ressources (financières, organisationnelles, humaines, scientifiques, techniques, etc.) mène à un défaut dans les réalisations et donc à un report de la responsabilité sur d'autres acteurs et d'autres territoires. Nous parlons alors de « patate chaude » au sens d'un sujet embarrassant que l'on repasse aux autres territoires.

Pour éviter cela, le *leadership*, incarné par un individu ou par un groupe d'individus, est essentiel *“for developing and communicating a vision of ecosystem management for the area that can frame and give direction to the cross-scale or cross-level process”* (Cash et al.2006). La vision ne peut trouver un écho que si les acteurs du territoire portent ou du moins sont sensibilisés au sujet dans le temps (en lien avec le contexte politique, économique, etc.). La concrétisation de cette vision au travers notamment d'outils permet le dialogue, le transfert de connaissances entre les niveaux et les acteurs et, favorise les apprentissages collectifs.

LES DIFFICULTES DE L'INTERCOMMUNALITE, POURTANT MISE EN AVANT...

Le niveau intercommunal tend à prendre de plus en plus d'importance dans l'action publique, en tant que niveau intermédiaire entre le local et le global (Demazière et Hernandez 2013). La réforme territoriale, continuellement en chantier, se poursuit et conforte les compétences pour une coopération intercommunale en particulier pour la planification territoriale. Ainsi, le niveau intercommunal est bien reconnu, en particulier aux niveaux national et régional, comme le niveau pertinent pour traiter des CE (Bertrand et Peyrache-Gadeau 2009). Toutefois, l'intercommunalité fait parfois face à diverses difficultés pour « s'imposer » et partager une vision de l'aménagement du territoire. Elle est souvent encore jeune sur les territoires et reste fortement dépendante de l'avis des maires. Depuis mars 2014, les citoyens élisent leurs conseillers municipaux et communautaires, mais le vote ne s'appuie ni sur un projet intercommunal distinct, ni sur un programme politique explicite pour le développement territorial. Ce fait limite le lien entre élus intercommunaux et citoyens. Les logiques communales peuvent persister, d'autant que les intercommunalités ne disposent pas de compétence générale (à l'inverse des communes) et ne peuvent ainsi exercer que les compétences qui leur sont explicitement transférées par la loi ou par les communes membres (spécialité dite « fonctionnelle »).

L'IDENTIFICATION DES CE : UNE « PATATE CHAUDE » ENTRE LES TERRITOIRES

La cohérence interterritoriale repose sur un équilibre entre vouloir et pouvoir se saisir des CE pour construire les projets de territoire. En fonction de cet équilibre, les territoires se réfèrent une « patate chaude », plus ou moins chaude. Elle est « brûlante » lorsqu'aucun porteur de projet ne se saisit du sujet et se décharge sur les autres territoires ; elle est « tiède » lorsque chaque porteur de projet essaye de faire sa part en laissant aux autres niveaux une marge de manœuvre ; elle est « froide » lorsqu'un porteur de projet prend le sujet et estime avoir répondu à la question sans avoir besoin de l'apport des autres territoires.

Dès le lancement de la TVB, le « politique » semble avoir été plus rapide que le « scientifique » et avoir accepté que le socle scientifique sur les CE soit évolutif. La conséquence en est que le niveau national repasse au niveau régional une « patate brûlante » pour l'identification des CE et la précision des objectifs. De leur côté, les régions soulignent le rôle d'alerte des SRCE pour l'aménagement du territoire mais ne proposent pas une stratégie fine et peinent à préciser les objectifs des CE. Le passage de la « patate plus ou moins chaude » aboutit aux niveaux communaux et intercommunaux, pour la planification territoriale.

Nous illustrerons ce gradient sur quatre territoires d'étude avec les exemples des régions de Rennes et du bassin de Thau (« patate tiède »), de Nîmes (« patate brûlante ») et de Brest (« patate froide » ?). Nous montrerons, de façon chronologique, les liens entre les différents projets de CE, à savoir entre les orientations nationales TVB, les schémas régionaux de cohérence écologique, les SCoT, les PLU et, lorsqu'ils existent, les schémas intercommunaux volontaires sur les CE. Pour chaque territoire, nous discuterons (i) du *leadership* des acteurs sur les CE et du rôle de « relais » de certains, (ii) des outils mobilisés et des compétences disponibles aux différents niveaux de gouvernance puis (iii) de l'équilibre « vouloir/pouvoir » pour construire la cohérence interterritoriale.

Malgré les difficultés, certains territoires ont su trouver des accords et se compléter utilement, donnant ainsi des enseignements sur la cohérence interterritoriale (et non uniquement sur les sources d'incohérences). Dans cette construction, les acteurs « relais » ont un rôle essentiel. Ils sont alternativement ou concomitamment des « interfaces », des « passeurs » et des « vulgarisateurs » (Debray 2015). Ils favorisent et créent les proximités organisées et géographiques (Torre et Beuret 2012). Ils rendent accessibles, compréhensibles, acceptables, cartographiables les CE. Ces « relais » semblent être potentiellement nombreux mais encore faut-il qu'ils se positionnent sur le sujet des CE, ce que finalement peu d'entre eux font vraiment.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

La TVB a ouvert une « fenêtre d'opportunité » pour la préservation de la biodiversité, de façon réticulaire. Mais la période est actuellement incertaine et transitoire pour la mise en œuvre de la TVB. Incertaine suite à plusieurs SRCE mais aussi à certains documents d'urbanisme qui ont récemment été annulés au titre des CE. Transitoire suite à des évolutions récentes réglementaires et législatives qui bousculent la politique TVB. En premier lieu, la loi NOTRE de 2015² a introduit un nouveau schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), schéma qui (i) intègre plusieurs schémas régionaux sectoriels dont le SRCE et qui (ii) est uniquement élaboré par les conseils régionaux (et non en co-pilotage avec les services de l'Etat comme pour le SRCE).

² Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Par ailleurs, la déconnexion entre les initiatives régionales devient possible si certains conseils régionaux ne prennent pas le rôle de « chef de file » sur la biodiversité qui leur est consacré par la loi MAPTAM de 2014³. La nouvelle Agence française pour la biodiversité créée par la loi « Biodiversité » de 2016⁴ jouera-t-elle un rôle d'animation voire de « relais » avec les agences régionales pour la biodiversité ? Prendra-t-elle en compte le fait que la TVB est aussi locale, qu'elle tend à s'intensifier à ce niveau avec de nombreuses initiatives intégrant les CE, initiatives qui « tirent vers le haut depuis le bas ». La TVB a mis en lumière et a souvent induit ces initiatives et ce sont peut-être à elles désormais de remettre en lumière les CE.

³ Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

⁴ Loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Sen, A. (1985). *Commodities and capabilities* (reedition). 104 p., Oxford University Press. ISBN 978-0195650389

Cash, D. W., Adger, W. N., Berkes, F., Garden, P., Lebel, L., Olsson, P., ... Young, O. (2006). Scale and Cross-Scale Dynamics: Governance and Information in a Multilevel World. *Ecology and Society*, 11(2).

Demazière, C., & Hernandez, F. (2013). Opérations d'habitat, projets communaux et SCOT : une cohérence variable selon les échelles Résultats d'enquêtes en Val de Loire. *Géocarrefour*, 87(2), 101-113. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.8700>

Bertrand, N., & Peyrache-Gadeau, V. (2009). Introduction. « Cohésion sociale et cohérence territoriale », quel cadre de réflexions pour l'aménagement et le développement? *Géographie, économie, société*, 11(2), 85-91. http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=GES_112_0085

Debray, A. (2015). *La trame verte et bleue, vecteur de changement des politiques de protection de la nature ou des politiques d'aménagement ?* Thèse de doctorat, 576 p., Université François Rabelais de Tours, Tours.

Torre, A., & Beuret, J.-E. (2012). *Proximités territoriales: contruire la gouvernance des territoires, entre conventions, conflits et concertations*. 105 p., Paris: Economica. ISBN 9782717864366 2717864369

- Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
- Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.
- Loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Mississippi transfert : le community design et la fabrique urbaine de communs

Mississippi Transfert : Community Design and the Urban Making of the Commons

Jennifer BUYCK
 Maîtresse de conférences
 Institut d'urbanisme et de géographie alpine
 Université Grenoble Alpes
 UMR Pacte / en délégation CNRS à l'UMR AAU-Cresson
 jennifer.buyck@univ-grenoble-alpes.fr

RESUME :

Le delta du Mississippi est un immense marais où terres, mers, rivières et forêts se confondent. Un endroit où la faune est inhospitalière, où l'habitat est suburbain, où les équipements publics sont inexistantes, et où les enjeux de santé publique sont visibles à l'oeil nu. Enfin, les récents cataclysmes climatiques et la constante érosion du delta viennent compléter le tableau et ébranlent chaque jour d'avantage notre compréhension du projet de territoire. Pourtant des initiatives s'y organisent tant pour réduire les vulnérabilités environnementales que pour lutter contre les ségrégations sociales. Regroupées sous le terme de « *community design* », elles renvoient à une diversité de programmes, d'échelles et de formes qui proposent autant de visions du territoire en devenir. Cette diversité de projets et les tensions qu'ils suscitent suggèrent que la transition dans le domaine de l'urbanisme – et les dimensions qu'elle pourrait prendre – ne sont pas définies à l'avance.

Mots-clés : *community design*, communs, delta du Mississippi, reconfiguration disciplinaire, résilience, urbanisme

ABSTRACT:

The Mississippi Delta is a huge swamp where lands, seas, rivers and forests merge into each others. A place where the fauna is inhospitable, where the habitat is suburban, where the public facilities are non-existent, and where the public health's issues are visible at first sight. Finally, the recent climatic cataclysmes and the constant erosion of the delta complete the picture and shake every day more our understanding of projects and urban planning. Yet initiatives are organized to reduce environmental vulnerabilities as well as to fight against social segregation. Grouped under the term "community design", they refer to a variety of programs, scales and forms that offer so many visions of the common future. This diversity of projects and the tensions they provoke suggest that the transition in the field of urban planning - and the dimensions it could take - are not defined in advance.

Keywords: Commons, Community Design, Disciplinary Reconfiguration, Mississippi River Delta, Resilience, Urban Planning

Le Mississippi divise les États-Unis en deux. Il en façonne l'espace, l'économie et l'histoire, comme peu d'autres éléments naturels. Pourtant, il est difficile de se représenter ce fleuve, son paysage et plus largement, son rapport aux espaces habités. Certes, la Nouvelle-Orléans, ville au formidable bouillonnement artistique et musical, fait couler beaucoup d'encre. Mais cette métropole, fortement affectée par l'ouragan Katrina, n'est que peu représentative de l'immense delta du Mississippi et *a fortiori* de l'ensemble de son bassin.

UN TERRITOIRE INHABITABLE ET POURTANT HABITÉ, UN CONTEXTE DE PROJET ?

Le delta du Mississippi est un immense marais où terres, mers, rivières et forêts se confondent. Un endroit où la faune n'est pas particulièrement hospitalière, où l'habitat est suburbain, où les services et équipements publics sont quasiment inexistantes, et où les enjeux de santé publique sont visibles à l'œil nu. Enfin, les récents cataclysmes climatiques et la constante érosion du delta viennent compléter le tableau et ébranlent chaque jour d'avantage notre compréhension du projet de territoire. Propice au transport, à l'agriculture et au commerce, en constant remaniement, le bassin du Mississippi est l'un des plus importants chantiers d'aménagement au monde. Plus qu'une simple action sur un fleuve, l'aménagement de cet espace fluvial relève d'une stratégie pour agir sur l'économie et la société américaines. La double déforestation du delta a fourni le bois nécessaire à la construction des États-Unis, puis la culture du coton et de la canne à sucre – allant de pair avec l'exploitation de l'homme par l'homme – ont durablement marqué l'économie mondiale, avant que l'extraction massive de pétrole finisse d'asseoir la suprématie américaine. Sans doute n'a-t-on pas suffisamment mesuré combien le territoire et son projet étaient liés à un système de gouvernement et, en Louisiane plus spécifiquement, au phénomène colonial.

QUEL PROJET, FAUTE DE DIMENSION SYMBOLIQUE PARTAGÉE ?

Ici, dans le delta, c'est toute notre compréhension du projet qui s'effondre (COLTEN, 2005). À Bâton-Rouge par exemple, capitale de l'État de Louisiane, mis à part dans quelques rues du centre-ville, il n'y a pas de trottoirs, les transports publics sont quasi inexistantes, l'eau du robinet n'inspire pas confiance, les rares piscines publiques sont fermées en dehors des grandes vacances... Il n'existe pas d'espace public majeur où l'on peut se rassembler hormis un tout nouvel aménagement sur les rives. Le Mississippi est totalement invisible, entouré de *levees* (de digues) et de fortifications. On a l'impression que toute la ville, que tout le territoire, lui tournent le dos. C'est comme si l'histoire dont le Mississippi avait été à la fois le théâtre et l'un des principaux protagonistes demeurait partiellement réprimée. Batailles de la guerre civile, ségrégation raciale, pauvreté et catastrophes naturelles en sont autant de chapitres, parmi les plus sombres et les plus violents de l'histoire américaine. La difficulté à assumer cette histoire, à la traduire dans le territoire en patrimoines, se cristallise dans le Mississippi. Source de l'économie et de l'histoire, le fleuve est en même temps la principale faille symbolique de ce territoire. Sur quelles bases alors penser le projet de ce territoire, faute de dimension symbolique partagée ?

LE « COMMUNITY DESIGN » COMME ALTERNATIVE CONSACRÉE ?

Pourtant des initiatives s'y organisent tant pour réduire les vulnérabilités environnementales que pour lutter contre les ségrégations sociales. Regroupées sous le terme de « *community design* » (HESTER, 2010) – partiellement traduit en français par « fabrique des communs urbains » – elles renvoient à une diversité de programmes, d'échelles et de formes urbaines (jardins communautaires, marchés de producteurs, friches culturelles, occupations temporaires, chantiers participatifs, reconstruction écologique...) qui proposent autant de visions du territoire en devenir. Si ces projets partagent certaines ambitions – de justice sociale et environnementale, de démocratie locale et directe, d'appropriation et de participation citoyenne... –, certaines d'entre elles restent plus controversées comme l'occupation illégale de territoires, le développement de mouvement contestataires et le recours (ou non) à des technologies de pointe... Cette diversité de projets et les tensions qu'ils suscitent suggèrent que la transition dans le domaine de l'urbanisme – et les dimensions qu'elle pourrait prendre – ne sont pas définies à l'avance.

RE-INVENTER LE PROJET A LA LECTURE DES COMMUNS ?

La question du commun et des communs surgit à l'heure actuelle de toute part comme une alternative à un modèle de société compétitive et peu soucieuse de l'avenir. Elle surgit dans les villes européennes comme américaines (jardins communautaires, Scop, cantines, Amap, occupations de lieux culturels, « Tiers-lieux », etc.), profitant de zones en sursis (friches, interstices, marges) ou d'espaces publics (occupation temporaire de places) et, comme en témoigne l'état de l'art, elle surgit aussi dans les sciences humaines et sociales attentives aux processus sociaux en œuvre et conscientes que le modèle social moderne est en crise profonde. La ville n'est pas épargnée par cette crise, et le modèle pour la penser et la construire – dont le projet est un des principaux outils – est en panne. Confronté aux urgences écologiques autant qu'aux exigences démocratiques d'un « droit à la ville » (HARVEY, 2012), mais aussi à la marchandisation et à la privatisation, à une normalisation mondialisée et informatisée, l'urbanisme est dans la nécessité de repenser son objet et ses pratiques et a besoin pour ce faire d'observer les processus par lesquels la ville se vit et, probablement, se réinvente (BORCH, 2015). Il s'agit donc ici moins de poser la question d'une spécificité des communs urbains (FESTA Daniela, 2017) propres au delta du Mississippi, que d'examiner dans une approche comparatiste les pratiques et projets de construction du commun à l'échelle des villes et leur rôle dans l'expérience de l'urbain, en faisant l'hypothèse que les communs ont quelque chose à apporter à la compréhension de la fabrique de l'urbain : la ville est-elle un « bien commun » (NAPOLI, 2014 ; STAVRIDES, 2016) ? Le commun « fait-il » la ville ou est-il une manière de vivre en ville (TONKISS, 2013) ? Est-il un imaginaire de la ville ? Voir dans la pratique des communs une autre manière de « fabriquer » la ville, entre « braconnage » (De Certeau) et « bricolage » (Foucault), c'est aussi postuler qu'elle permet non seulement de se (ré)approprier la ville, mais aussi de la repenser – renouvellement qui concerne les urbanistes, et au-delà les sciences humaines et sociales, car la ville est un mode d'organisation sociale.

LA TRANSITION URBAINE ENTRE EXPERIMENTATIONS IN SITU ET URBANITES ALTERNATIVES

Il est donc important d'envisager les communs urbains également à partir d'un imaginaire de la ville, par lequel s'élabore une « urbanité » alternative. Pour ce faire, la littérature et les arts tiennent une place centrale dans la démarche, non seulement en tant que témoignage et mise en œuvre d'un imaginaire, mais aussi en tant que proposition de mise en forme d'une expérience souvent temporaire et informelle, voire en tant que mode d'expérimentation, partie prenante de la construction des communs (HELFRICH, 2009). Pour la recherche en sciences humaines et sociales le défi est de taille : il s'agit d'appréhender la complexité des situations en prenant à bras le corps les dynamiques de projet qui les façonnent *in situ*. La pratique de l'urbanisme n'est pas en reste dans ce questionnement car cette pluralité de visions suggère qu'il n'existe pas de recette préétablie pour une « transition urbaine ». Cette transition est à construire et les conditions de son émergence comme celles de sa mise en débat sont fondamentales. Plus largement, c'est à la discipline même de l'urbanisme que s'adressent les principales interrogations. Entre architecture, urbanisme et sciences de l'imaginaire / du sensible, la conduite de la transition urbaine renvoie à une diversité de postures et méthodes de projets qui sont autant de voies possibles pour une future recomposition disciplinaire.

TRANSFERT CULTUREL, RECOMPOSITION DISCIPLINAIRE

Dans une perspective comparatiste franco-américaine et dans un effort de mise en cohérence de travaux antérieurs, l'ambition est ici de rassembler au sein d'une vision d'ensemble des pensées et fabriques de commons issus d'un contexte culturel différent et riche d'enseignements pour qui souhaite interroger les savoirs et pratiques du projet en France. L'originalité de l'approche est de s'organiser autour de cette question du « *community design* » pour en dégager trois niveaux de questionnements transculturels : les contextes culturels, les lieux et pratiques situées de commons ; la fabrique commune de l'urbain en tant que processus ; et, la fabrique urbaine de commons, l'imaginaire en actes . Ces trois dimensions organisent notre compréhension des rapports entre commons et fabrique urbaine. L'étude des processus d'émergence, de formalisation et de concrétisation des projets de commons urbains situés dans le delta du Mississippi nous informe donc en retour sur les transformations et recompositions des situations, savoirs et pratiques du projet urbain contemporain. Pour asseoir cette approche sensible des environnements urbains et de leur projet, nous nous appuyons sur différents séjours de recherche effectués sur place et grâce auxquels il nous a été possible d'établir un corpus de lieux, de pratiques et de textes qui serviront plus spécifiquement d'objets d'étude. Une présentation thématique en sera proposée afin de faciliter la comparaison et compréhension des projets à l'international. L'étude du corpus est aussi élaboré à partir de visites et d'entretiens, qui permettent de préciser les modes d'organisation et les visées des « *commoners* », leur relation avec les institutions municipales, leurs pratiques et leur conception de la ville. Les commons étant un objet d'étude interdisciplinaire, l'analyse s'enrichira d'autre part en déclinant divers modes de comparaison : croisement des études de terrains et des créations artistiques et littéraires ; analyse des processus de fabriques urbaines et des fabriques de discours et d'images ; comparaison des pratiques et des imaginaires sur une base culturelle.

PRATIQUE SITUÉE DES COMMONS, FABRIQUE COMMUNE DE L'URBAIN, FABRIQUE URBAINE DE COMMONS

Trois axes structurent donc notre questionnement sur la fabrique de l'urbain à l'aune des commons. Le premier est relatif aux contextes culturels, lieux et pratiques situées de commons. La notion et la pratique du commun fluctue d'une société à l'autre et dans l'histoire. La dimension internationale permettra d'abord de confronter les pratiques, de les situer dans une tradition et dans un imaginaire, de faire aussi un inventaire lexical en vue de préciser et d'enrichir les notions disponibles : très concrètement, l'existence d'expressions qui ne se recouvrent pas en français et en anglais a constitué un point de départ qui ouvre à la comparaison des usages et à l'affinement des concepts (*common place* / espace public ; « *community design* » / l'urbanisme participatif). Ce premier axe sera aussi l'occasion de présenter une typologie des pratiques. Le deuxième axe s'intéresse lui à la fabrique commune de l'urbain en tant que processus de projet. Une attention particulière est ici portée aux processus à l'œuvre (pratiques organisationnelles, espaces concernés, thèmes fédérateurs) : il s'agit d'analyser l'impact de ces pratiques sur le rapport des individus à la ville, leur capacité à modifier le rapport à l'espace urbain et aux polarités politiques (privé / public), leurs relations avec l'urbanisme institutionnel et l'intérêt que cela peut représenter pour repenser la ville. Le troisième et dernier axe se focalise sur la fabrique urbaine de commons, l'imaginaire en actes. La fabrique urbaine de commons est clairement présentée par ceux qui s'y investissent comme une forme alternative de pratique sociale. Nous souhaitons préciser en quoi cette résilience porte aussi un nouveau projet urbain, et donner des clés d'interprétation de ce discours sur la ville, qui touche des questions essentielles : Que signifie « habiter » ? Quelles relations entre projet social et spatial ? Peut-on parler de « résilience des territoires » (HESTER, 2010) ? L'espace peut-il être une « arme sociale » (KIRWAN, 2016) ? L'imaginaire jouera ici autant en termes de représentations - quel(s) imaginaire(s) de la ville ? - que pour sa puissance d'invention politique- les commons comme « imaginaire institutionnel » (Castoriadis), comme « hétérotopie » (Foucault).

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BORCH Christian et KORNBERGER Martin éd., 2015, *Urban Commons : Rethinking the City*, Londres, Routledge.

COLTEN Craig, 2005, *Unnatural Metropolis: Wrestling New Orleans from Nature*. Baton Rouge, LSU Press.

FESTA Daniela, 2017, « Les communs urbains. L'invention du commun », *Tracés. Revue de Scienceshumaines* : <http://journals.openedition.org/traces/6636>

HARVEY David, 2012, *Rebel Cities : From the Right to the City to the Urban Revolution*, Londres, Verso.

HELFRICH Silke et HAAS Jörg, 2009, « The commons : a new narrative for our times », Heinrich Boell Foundation : https://us.boell.org/sites/default/files/downloads/CommonsBook_Helfrich_-_Haasneu.pdf

HESTER Randolph, 2010, *Design for Ecological Democracy*, Cambridge, MIT Press.

KIRWAN Samuel, DAWNEY Leila et BRIGSTOCKE Julian, 2016, *Space, Power and the Commons*, Londres, Routledge.

NAPOLI Paolo, 2014, « Indisponibilité, service public, usage. Trois concepts fondamentaux pour le "commun" et les "biens communs" », *Tracés*, no 27, p. 211-233.

STAVRIDES Stavros, 2016, *Common Space: The City as Commons*, London, Zed Books.

TONKISS Fran, 2013, *Cities by design: the social life of urban form*. Cambridge, Polity Press.

L'information et l'apprentissage permettent-ils de réduire les incertitudes et les risques liés à la production urbaine ?

Do information and learning allow to reduce the uncertainties and risks associated with urban projects?

Geneviève ZEMBRI
Maître de Conférences HDR
Université de Cergy Pontoise
Laboratoire MRTE
genevieve.zembri-mary@u-cergy.fr

RESUME :

D'une façon générale, le risque est une représentation d'un événement qui peut faire l'objet de discussions, de négociation, et être construit après un processus d'apprentissage. La littérature est assez lacunaire sur le rôle de la circulation des connaissances entre les acteurs pour appréhender l'incertitude, les risques et opportunités sociales, politiques, environnementales, financières archéologiques, etc propres aux projets. Cette communication vise à comprendre en quoi la circulation des connaissances peut être une stratégie d'adaptation à l'incertitude et en quoi elle peut permettre d'améliorer les pratiques d'identification, d'analyse et de réduction des risques au sein de la concertation, de la planification et de l'évaluation des projets. La communication porte sur la ZAC Paris Rive gauche. La méthodologie consiste à analyser la circulation des connaissances entre les acteurs du projet en deux étapes (modalités de mobilisation des connaissances et modalités d'utilisation des connaissances). Les résultats attendus permettent de montrer comment la circulation des connaissances et l'apprentissage des acteurs : (1) peuvent être des stratégies d'adaptation à l'incertitude (2) peuvent améliorer les pratiques en y intégrant l'incertitude et le risque.

Mots-clés : incertitude, risque, information, apprentissage.

ABSTRACT:

Generally speaking, risk is a representation that can be discussed, negotiated and constructed after a learning process. There is a lack of literature on the role of knowledge circulation among stakeholders in understanding uncertainty, opportunities and social, political, environmental, financial, archaeological risks associated with projects. The purpose of this paper is to understand how knowledge flow can be a strategy for adapting to uncertainty and how it can improve risk identification, analysis and mitigation practices in project consultation, planning and assessment. The paper focuses on the ZAC Paris Rive Gauche. The methodology consists of analysing the knowledge flow between project actors in two stages (knowledge mobilization and knowledge use). The expected results show how the circulation of knowledge and the learning of stakeholders : (1) can be strategies for coping with uncertainty ; (2) can improve practices by integrating uncertainty and risk.

Keywords: uncertainty, risks, information, learning.

ETAT DE L'ART

L'incertitude et le risque peuvent être définis ainsi : *"Risk is the possibility that events, their resulting impacts and their dynamic interactions will turn out differently than anticipated. Risk is typically viewed as something that can be described in statistical terms, while uncertainty is viewed as something that applies to situations in which potential outcomes and causal forces are not fully understood (...)"* (Miller, Lessard, 2008, p 148).

On peut distinguer des incertitudes/risques :

- externes au projet (risque réglementaire, technique, d'opposition sociale ou politique, archéologique),
- internes au projet (risque de retard, risque financier, etc.)

Les risques peuvent aussi faire partie de chaînes de risques : un risque peut en engendrer un autre ou peut engendrer une opportunité (opportunité d'une nouvelle localisation du projet après contestation, opportunité de développement local pour un territoire, opportunité de limiter des nuisances environnementales, etc.).

Ces types de risques propres à la conduite des projets d'aménagement ont fait l'objet de recherches récentes centrées sur les contrats de partenariats publics privés (Ward, Chapman, Curtis, 1991 ; Forshaw, 1999 ; Faruqi, Smith, 1997 ; Arndt, 1998). La recherche a glissé vers l'élaboration de typologies des risques pouvant impacter le projet, et de méthodes optimisées pour identifier, analyser, réduire, éviter ou transférer les risques (Grimsey, Lewis, 2002). La recherche s'est intéressée à l'analyse des risques propres aux mégas projets (Flyvbjerg et alii, 2003 ; Priemus, Van Wee, 2013 ; OMEGA, 2012), et aux méthodes d'évaluation des jeux d'acteurs complexes propres à la planification (Macharis, Nijkamp, 2013).

Au-delà, la recherche a aussi porté sur la prise en compte des événements imprévus comme les conflits dans le déroulement des contrats de partenariats public-privé dans la longue durée (Gould, 1998).

D'une façon générale, le risque est une représentation qui peut faire l'objet de discussions, de négociation, et être construit (Coanus et alii, 2004).

Sa négociation et sa construction peuvent résulter d'un processus d'apprentissage et de circulation des connaissances des acteurs. La littérature traite notamment de la négociation (et moins de la circulation des connaissances) dans le cas de risques naturels et les risques technologiques qui peuvent affecter des projets d'aménagement (Gralepois, 2012 ; Osadch, 2014 ; Suraud et alii, 2014).

La recherche sur les projets d'aménagement ne porte pas en revanche sur le rôle de la circulation des connaissances entre les acteurs pour appréhender l'incertitude et les risques propres aux projets d'aménagement et définis plus haut (risque politique, social, etc).

Nous faisons l'hypothèse que l'identification des incertitudes et des risques et l'amélioration des méthodes d'analyse repose sur un processus de circulation des connaissances entre les acteurs (profanes, experts, élus, associations, etc) par différents moyens (rencontres formelles lors de la concertation, discussions informelles, etc).

QUESTION DE RECHERCHE

Cette communication vise à comprendre en quoi la circulation des connaissances peut être une stratégie d'adaptation à l'incertitude et en quoi elle peut permettre d'améliorer les pratiques de concertation, d'évaluation et les pratiques d'identification, d'analyse et de réduction des risques liés aux projets.

La communication porte sur la ZAC Paris Rive Gauche. La réalisation de cette ZAC s'est déroulée de 1991 à aujourd'hui. D'une surface de 130 ha, elle consiste à reconvertir les terrains industriels et ferroviaires de la gare d'Austerlitz. Cette réalisation s'est accompagnée de deux incertitudes majeures pour deux groupes d'acteurs. La ville de Paris et le maître d'ouvrage SEMAPA voulaient réaliser un projet urbain fonctionnaliste, centré sur la voirie routière (à l'image de la Défense). Les associations ont considéré cette option comme une menace pour l'avenir du quartier, les habitants, etc et se sont mobilisées en faveur d'un projet de proximité, ce qui a généré un risque social pour le projet initial (et ses partisans), des changements dans la nature et la fonction de ce dernier, un retard, etc.

METHODOLOGIE

Selon Elissalde, Gaudet, Renaud (2010), la circulation des connaissances dépend de deux processus : la mobilisation et l'utilisation des connaissances.

La mobilisation des connaissances résulte de l'interaction entre des stratégies de mise en réseau, d'échange et de valorisation.

« La mise en réseau vise l'établissement de liens de confiance et la circulation fluide des informations entre les individus et leurs organisations. L'échange implique une interaction ponctuelle et réciproque entre des personnes ou organisations (...). La valorisation est une démarche pour optimiser l'identification et ultimement, l'utilisation des connaissances dans les différentes organisations participantes » (Elissalde, Gaudet, Renaud, 2010, p. 139-140).

L'utilisation des connaissances peut se faire sous différentes formes : modifier les pratiques, modifier les théories et concepts de référence des acteurs, ou encore servir d'argument pour asseoir une position.

La méthodologie consiste à analyser les deux dimensions de la circulation des connaissances en deux étapes.

1- Analyse de la mobilisation des connaissances par les acteurs.

Analyse de la mise en réseau des acteurs au cours de la chronologie du projet :

- Identification des acteurs de l'opération, de leur périmètre d'action, et de leurs objectifs.
- Quelles relations entretiennent-ils entre eux au fur et à mesure de la genèse du projet ? Quelles coalitions se forment ? Quelles alliances se nouent ? Quelles oppositions existent ? Dans quel cadre (formel de la concertation ou informel) ? (CERTU, 2001, p 4-8).

Analyse des échanges d'informations entre les acteurs :

- Etablissement d'une chronologie de la mise en réseau des acteurs et repérage des moments et du cadre (concertation formelle ou moment informel) où se font des échanges d'information.

2- Analyse de l'utilisation des connaissances par les acteurs à deux niveaux :

2-1 Au niveau du projet de la ZAC

- Repérage des moments de la genèse du projet où des changements de vision et de mentalité apparaissent au sein des groupes d'acteurs. Des connaissances nouvelles peuvent faire évoluer les points de vue sur un projet d'aménagement.
- Analyse des moments de la genèse du projet où les nouvelles connaissances sont utilisées comme argument d'autorité par les acteurs pour justifier une position, renforcer des intérêts, etc. Cette étape est faite par l'analyse des argumentaires développés par les acteurs dans les documents du débat public, de la concertation continue et de l'enquête publique.

2-2 Au niveau des pratiques de planification

Analyse de la contribution de la circulation des connaissances à l'intégration de l'incertitude et du risque aux pratiques de planification, d'évaluation et de concertation. On mènera notamment une analyse des textes encadrant l'ouverture progressive de la concertation et du processus de décision des projets au public et aux associations. La conception et la réalisation de la ZAC s'étend en effet des années 1990 à aujourd'hui, soit la période durant laquelle la concertation a été étendue et les risques perçus par les associations et les habitants davantage pris en compte dans les études.

RESULTATS ATTENDUS

Les résultats attendus sont de deux ordres.

1- Nous montrerons dans un premier temps comment la circulation des connaissances et l'apprentissage des acteurs peuvent être des stratégies d'adaptation à l'incertitude.

Dans le cas du projet de ZAC étudié, les acteurs publics ont adopté (mais parfois sous la pression) une stratégie d'apprentissage réciproque, qui les a conduit à modifier le projet en fonction des attentes des associations pour assurer sa réalisation. Ces dernières ont construit une expertise basée sur un échange d'informations pour éviter le risque de la réalisation d'un projet fondé sur la circulation automobile.

2- Plus largement, nous montrerons comment la circulation des connaissances et l'apprentissage peuvent améliorer les pratiques de concertation et les pratiques d'identification, d'analyse et de réduction des risques liés aux projets. Dans le cas étudié, on peut constater la création d'un organe de concertation qui a suivi la contestation. La longue durée de la genèse du projet a pu aussi contribuer, au même titre que d'autres cas de concertation, à l'apprentissage des acteurs institutionnels pour encourager à l'échelle nationale une ouverture de l'encadrement juridique permettant la prise en compte de données issues de la concertation, notamment liées aux risques, dans l'élaboration du projet.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Arndt R.H. (1998), Risk allocation in the Melbourne city link project, *Journal of project finance*, vol. 4, n° 3. Fall.
- Coanus T., Duchêne F., Martinais E. (2004), Risque, territoire et longue durée. Vers une société du risque ?, *Annales de la recherche urbaine*, n°95.
- CERTU, (2001), L'analyse des systèmes d'acteurs, cahier n°1, 104p.
- Faruqi S. Smith N.J. (1997), Karachi Light Rail Transit : a private finance proposal, *Engineering, construction and architectural management*, vol. 4, n°3, september.
- Elissalde J., Gaudet J., Renaud L., (2010), « Circulation des connaissances : modèle et stratégies », *Communiquer*, vol. 3-4, 2010. URL : <http://communiquer.revues.org/1585> ; DOI : 10.4000/communiquer.1585
- Flyvbjerg B., Bruzelius N., Rothengatter W. (2003), *Megaprojects and risks, an anatomy of an ambition*, Cambridge university press, 207 p.
- Forshaw A. (1999), The UK revolution in public procurement and the value of project finance, *Journal of project finance*, vol 5., n°1, Spring.
- Gralepois M. (2012), *Face aux risques d'inondation*, Paris, Éditions d'Ulm, 63 pages.
- Gould N. (1998), Dispute resolution mechanisms to address unforeseen circumstances in long-term BOT contracts, *Constructional Law*, vol. 9, n°4.
- Grimsey D., Lewis M.K. (2002), Evaluating the risks of public private partnerships for infrastructure projects, *International journal of project management*, n°20.
- Macharis C., Nijkamp P. (2013), Multi-actor and multi-criteria analysis in evaluating mega-projects, in Priemus H., Van Wee B., *International Handbook on Mega-projects*, Edward Edgar, 462 p.
- Nez Héloïse (2012), De l'expertise associative à la constitution d'un contre-pouvoir. Action collective et concertation à Paris rive gauche, *Espaces et Sociétés*, n°51, 2012/3.
- OMEGA (2012), *Mega Projects, Executive Summary, Lessons for Decision-Makers : An Analysis of Selected International Large-scale Transport Infrastructure Projects*, UCL, Bartlett School of Planning, 52 p.
- Osadtchy C. (2014), Mobilisations et conflits liés à la maîtrise de l'urbanisation autour des industries à risque, *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 23-24/2014, URL : <http://tem.revues.org/2618>
- Priemus H., Van Wee B., *International Handbook on Mega-projects*, Edward Edgar, 462 p. Suraud, M.-G., Blin M.-P., et de Terssac G., (2009), *Risques industriels, quelle ouverture publique ?* Toulouse, Octarès Editions, 221 p.
- Ward S.C., Chapman C.B., Curtis B. (1991), On the allocation of risks in construction projects, *International Journal of project management*, vol. 9, n°3 ; august.

La nature en ville : comment les pratiques aménagistes s'adaptent en continu à l'impératif écologique. Etude à partir de cinq projets du Grand Ouest français

Nature in the City: How Planning Practices Are Constantly Adapting to the Ecological Imperative. Study from Five Development Projects in Western France

Sabine EL MOUALY

Doctorante CIFRE, Université Rennes 2 & Agence Aubépine, Rennes

Guy BAUELLE

Professeur d'aménagement de l'espace-Urbanisme, Université Rennes 2

Président de l'Institut d'aménagement et urbanisme de Rennes (IAUR)

guy.baudelle@univ-rennes2.fr

Laurence LE DU-BLAYO

Maître de conférences HDR en géographie

Université Rennes 2 & ESO-Rennes, UMR CNRS 6590

RESUME :

La communication vise à montrer comment l'aménagement urbain a sans cesse évolué pour prendre en compte la nature. On se base sur l'examen de cinq quartiers de Rennes, Nantes et Angers aménagés des années 1950 aux années 2010, de manière à saisir comment l'impératif écologique a été introduit puis successivement pris en compte par les pratiques de l'urbanisme. Le travail a donc pour originalité d'être fondé sur une étude en longue durée basée sur l'examen systématique des documents de planification relatifs à chacun de ces quartiers mais aussi sur des entretiens avec des acteurs représentatifs des différents cercles impliqués. Le recours à une grille d'analyse unique des projets d'aménagement et au cadre théorique des *économies de la grandeur* permet de montrer précisément comment les aménageurs adaptent en permanence leurs aménagements urbains réalisés à l'évolution des impératifs écologiques, révélant une résilience des pratiques urbanistiques insoupçonnée.

Mots-clés : nature – projet – adaptation – résilience – économies de la grandeur – longue durée.

ABSTRACT:

The purpose of this presentation is to highlight how urban planning has evolved constantly to make room for nature. It is based on the study of four neighborhoods in Rennes, Nantes and Angers – developed from the 1950s to the 2010s –, in order to understand how the ecological issue was introduced and successively implemented in urban planning practices. The paper presents the originality of being based on a long-term, systematic review of the planning documents related to each of these residential districts, but also on interviews with representatives of the different circles involved. The use of a common grid to analyze the development projects and the use of the *economies of worth* theoretical framework make it possible to demonstrate precisely how planners continuously adapt the planning process to the evolution of the ecological issues, revealing the unexpected resilience of urban planning.

Keywords: nature - project - adaptation - resilience - economies of worth - long-term planning.

OBJECTIFS

La communication vise à montrer comment l'aménagement urbain a été conduit à évoluer en permanence en France pour prendre en compte « la nature » et lui faire sa place au fil de l'évolution de l'*impératif écologique* caractérisée par l'apparition ininterrompue de nouvelles préoccupations environnementales depuis l'après-guerre. L'objectif est de montrer comment les pratiques aménagistes des acteurs publics et privés –qui forment système en un jeu complexe– se sont transformées en continu pour s'adapter aux changements intervenus dans le regard porté sur la nature au niveau local puis global. La succession de normes et la multiplication des référentiels ont en effet obligé les aménageurs à réorganiser en permanence leurs projets d'aménagement mais aussi leurs manières de faire. Dans le même temps, il leur a fallu réadapter les réalisations passées aux mutations induites par la prise en considération des transitions écologiques. La recherche entend cerner les étapes de cette reconnaissance progressive de la *nature en ville*, définie en première instance de manière très large compte tenu des variations dont son appréhension a fait l'objet. Les attentes sont d'ordre historique, théorique et pratique dans la mesure où les travaux présentés résultent d'une importante recherche doctorale en cours d'achèvement réalisée dans le cadre d'une CIFRE financée par un cabinet d'ingénierie qui travaille pour les paysagistes, précisément soucieux de savoir comment les aménagements paysagers et les pratiques aménagistes avaient évolué au fil du temps en fonction des mutations des exigences socio-politiques et des commandes, de manière à inscrire leur propre stratégie dans la durée de manière avertie.

TERRAINS

Comme il s'agissait d'identifier les multiples changements intervenus dans la prise de conscience des enjeux environnementaux et de saisir les modalités d'adaptation des pratiques visant à introduire la nature en ville consécutivement à ces évolutions incessantes des enjeux globaux et locaux à prendre en compte, une étude transversale en longue durée est apparue nécessaire. C'est pourquoi le travail est fondé sur l'examen approfondi de cinq quartiers aménagés des années 1950 aux années 2010, de manière à saisir comment l'impératif écologique a été successivement pris en compte par les pratiques de l'urbanisme. Ces cinq projets d'aménagement sont localisés dans trois villes de l'Ouest français, pour des raisons de commodité et d'unité. Ils ont été sélectionnés car considérés comme illustratifs des transformations à cerner. Ces quartiers résidentiels sont les suivants : la plus vaste ZUP (Le Blosne et Bréquigny) de Rennes, typique de l'urbanisme des décennies de croissance d'après-guerre (années 1950-1980) ; une ZAC implantée sur une friche militaro-industrielle (La Courrouze, à Rennes), symptomatique du renouvellement urbain et des contraintes liées à la dépollution (années 1990 - aujourd'hui) ; une ZAC réalisée dans une commune de la banlieue de Rennes sur des terres agricoles (Les Rives du Blosne, à Chantepie), représentative des intentions de prise en compte des haies paysannes (années 2000 - aujourd'hui) ; une ZAC aménagée sur un territoire boisé (Les Perrières à La Chapelle-sur-Erdre dans la banlieue de Nantes) (années 1990 - aujourd'hui) ; et une ZAC caractérisée par sa position dominante en frange urbaine sur une trame agricole (Le Plateau des Capucins à Angers) (années 1990 - aujourd'hui).

SOURCES ET METHODOLOGIE

Le travail présente donc l'originalité d'être fondé sur une étude en longue durée elle-même basée sur un examen systématique de l'ensemble des documents de planification relatifs à chacun de ces quartiers résidentiels. On a aussi recouru aux fonds d'archives, notamment pour la ZUP dont une partie des promoteurs et aménageurs a disparu mais qu'un legs privé permet d'étudier avec précision.

L'autre source majeure complémentaire consiste en des entretiens originaux approfondis avec les différents acteurs représentatifs des différentes sphères professionnelles et autres (associations, élus...) impliquées dans chaque aménagement.

Le recours à une grille d'analyse commune des documents de planification et des plans d'aménagement d'une part et d'une même grille d'entretien par type d'interlocuteur d'autre part permet la comparabilité des cinq études de cas.

L'exploitation de ces sources imprimées et orales a permis de repérer les caractères initiaux du milieu avant l'urbanisation, d'identifier les ambitions initiales de chacune des opérations d'aménagement, de cerner la prise en compte de la nature dans les plans de départ, de reconstruire le système d'acteurs en présence dans chaque cas, de reconstituer l'histoire détaillée de chaque projet et, plus spécifiquement ensuite, de faire porter l'analyse sur le langage utilisé pour évoquer la nature et les impératifs écologiques, que ce soit dans les documents ou dans les témoignages.

Ce matériau abondant et inédit a fait l'objet d'une analyse lexicométrique qui a fait ressortir les principaux termes mobilisés pour évoquer la nature et, de manière plus pointue, les objets naturels considérés ainsi que la dynamique tant de leur dénomination que des occurrences lexicales associées.

L'analyse systémique et la méthode MACTOR utilisée habituellement en prospective ont en outre permis de formaliser les positionnements des différents acteurs, seuls ou au sein d'un collectif, sur l'objet nature. Cette technique a facilité l'identification des contraintes repérées par tous les types d'acteurs mais aussi les leviers prédominants reconnus et utilisés par les uns et les autres pour s'adapter aux évolutions incessantes du contexte. On a ainsi pu repérer de manière très originale et avec une certaine fiabilité les inflexions des pratiques et les modifications des projets au gré des impératifs écologiques successifs.

Enfin, le croisement de ces sources a permis d'isoler les espaces matérialisés –dits ici *objets*– traduisant la prise en compte effective de la nature et de l'impératif environnemental dans les aménagements réalisés et dans leurs modifications ultérieures. On a ainsi pu mener une analyse diachronique approfondie inédite de la façon dont la nature a été appréhendée, désignée, étudiée, conceptualisée et matérialisée dans les projets à l'échelle de zones d'aménagement.

APPROCHE THEORIQUE

Le cadre de référence théorique global que nous avons mobilisé est celui des *économies de la grandeur* (Boltanski et Thévenot, 1991). Sans être original, cet appareil théorique a confirmé son efficacité heuristique pour la qualification des différentes « Cités » auxquelles font appel les acteurs dans le registre de la justification. Cette théorie a permis de catégoriser les projets de façon fine et évolutive dans leurs relations avec l'objet nature.

RESULTATS

Contre toute attente, compte tenu de la critique croissante dont le projet fait l'objet, la recherche dévoile à quel point les aménageurs (publics et privés) sont capables d'adapter en continu les aménagements urbains qu'ils conçoivent, programment et mettent en œuvre à l'évolution des impératifs écologiques. Ce faisant, ils révèlent la plasticité inattendue du projet en planification urbaine et, en définitive, la résilience insoupçonnée des pratiques urbanistiques face à des enjeux évolutifs et instables malgré la montée en puissance des enjeux écologiques. Au-delà de ce constat d'un *process planning* à la française, on est en mesure de montrer les principaux ressorts de cette adaptabilité, mais aussi les limites car bien entendu un certain nombre de choix relatifs à la nature se montrent difficilement réversibles compte tenu de l'inertie propre aux cycles végétaux.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BOLTANSKI L. et THEVENOT L., 1991 (rééd. 2008), *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.

CHOMARAT-RUIZ C. (dir.), 2014, *La nature urbaine en projet*, Paris, Archibooks + Sautereau, collection Crossborder, 140 p.

CLERGEAU P. et BLANC N. (dir.), 2013, *Trames vertes urbaines : de la recherche scientifique au projet urbain*, Paris, Editions du Moniteur, 339p

CHALOT R., 2015, Écologie et urbanisme : comment les experts du vivant peuvent-ils contribuer à la conception du cadre urbain ?, *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [Online], Débats et Perspectives, Online since 18 November 2015. URL : <http://vertigo.revues.org/16561> ; DOI : 10.4000/vertigo.16561

D'ARIENZO R. et YOUNES C. (dir.), 2014, *Recycler l'urbain: pour une écologie des milieux habités*, Les Acacias, Métis Presses, 525p

INNES E. J. et BOOHER D., 2015, *Planning with complexity, an introduction to collaborative rationality for public policy*, Abingdon, Routledge, 256p.

LE CRENNE-BRULON P., 2010, *Les espaces verts au cœur de nouveaux enjeux : des projets de territoire au renouvellement des références jardinières. Le regard des jardiniers sur l'évolution de leur métier*, Brest, Institut de GéoArchitecture, Université de Bretagne Occidentale, 564 p.

MOLLI-STEFULESCO C., 1993 & 2015, *L'urbanisme végétal*, Paris, Institut pour le développement forestier, 315 p.

WALDHEIM C. (dir.), 2006, *The Landscape Urbanism reader*, New York, Princeton Architectural Press, 293 p.

ZEPF M., 2004, *Éléments de définition de la raison pratique de l'aménagement urbain : vers un continuum entre agrégation d'acteurs et processus permanent*, Habilitation à Diriger des recherches, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 128 p.

Représentations de la relation entre les aménagements de trames vertes et les mesures d'adaptation et d'atténuation du changement climatique par les acteurs du territoire et les habitants

Representations of the relation between the planning of the urban greenways and the measures of adaptation and mitigation of the climate change by the stakeholders and the inhabitants

Marion BRUN

Ingénieure de recherche, Laboratoire TVES EA 4477, Université de Lille
marion.brun@univ-lille1.fr

Magalie FRANCHOMME

Maitre de Conférences, Laboratoire TVES EA 4477, Université de Lille

Christelle HINNEWINKEL

Maitre de Conférences, Laboratoire TVES EA 4477, Université de Lille

RESUME :

La végétalisation est une des mesures majeures en matière de lutte contre le changement climatique (CC) en ville. En France, l'outil d'aménagement du territoire que constitue la trame verte (TV) contribue à la végétalisation des villes permettant de modérer les événements climatiques extrêmes, mais peut également apporter une réponse à moyen et long terme aux effets du CC en favorisant le déplacement des aires de répartition des espèces à travers les villes. En ce sens, la TV reflète les ambitions d'une nouvelle forme de planification écologique. Tant la végétalisation que la lutte contre le CC sont l'objet d'actions citoyennes et de décisions publiques. Cependant, les relations entre TV et CC sont rarement clairement énoncées dans les documents de planification. Ainsi on peut s'interroger sur la manière dont cet outil intègre les enjeux du CC. Nous avons ainsi mené une enquête auprès des habitants et des acteurs locaux de la métropole européenne de Lille sur les représentations des liens entre TV et stratégies d'adaptation et d'atténuation au CC.

Mots-clés : trame verte, changement climatique, représentations, réseau d'acteurs

ABSTRACT:

Urban greening is one of the major measures against climate change in cities. Ecological continuity preservation tool (especially greenways), contributes to cities' revegetation for mitigating extreme climatic events, but can also provide medium and long-term responses to the effects of climate change by promoting the geographical evolution of species' ranges throughout cities. Thereby, urban greenways reflects the aims of new environmental planning forms. Both revegetation and the fight against climate change are the object of citizen actions and public decisions. However, the relationship between urban greenways and climate change is scarcely clearly stated in urban planning documents. Thus, one may wonder how greenways' tool integrates climate change issues. We therefore have conducted a representations survey of Lille metropole's residents and local actors on the links between urban greenways and climate change adaptation and mitigation strategies.

Keywords : Urban greenways, climate change, representations, stakeholders network

CONTEXTE

Avec la destruction des habitats, le dérèglement climatique est aujourd'hui reconnu comme l'une des principales causes de l'érosion de la biodiversité (MEA, 2005). Les espaces urbains sont particulièrement sensibles tant aux effets du changement climatique et qu'à la perte de biodiversité. Les institutions onusiennes, puis le Groupement intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et plus récemment l'Etat français incitent ainsi les villes et les réseaux de collectivités locales à engager des actions en faveur de l'atténuation des effets du changement climatique ou visant l'adaptation de leur territoire (Emelianoff, 2007 ; GIEC, 2014). Dans le même temps, le Conseil de l'Europe, à l'occasion de la 18^{ème} session du congrès des pouvoirs locaux et régionaux affirme que les villes et les régions jouent un rôle moteur dans les stratégies d'adaptation et de lutte contre le changement climatique (Conseil de l'Europe, 2010). Cette résolution conforte la volonté d'un grand nombre de collectivités urbaines de devenir un acteur majeur sur cette question (Mancebo, 2011), permettant ainsi aux acteurs locaux de reprendre les commandes.

En parallèle, les corridors écologiques permettant la préservation du potentiel adaptatif des espèces et leur dispersion en milieu urbanisé, leur renforcement est considéré comme une potentielle mesure d'adaptation des effets du changement climatique (Boudes, 2012). C'est dans ce contexte, auquel nous pouvons ajouter un rapport renouvelé à la « nature », que de multiples projets de trame verte se déploient.

Déclinée comme un outil d'aménagement durable des territoires, la trame verte semble également constituer à la fois une mesure d'atténuation du changement climatique, principalement pour son rôle de captation du CO₂ dans l'atmosphère, mais également une mesure d'adaptation, puisqu'elle permet notamment de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain ou encore l'infiltration des eaux pluviales limitant ainsi le risque inondation (Boudes, 2012). Partant de ce postulat qui considère que l'outil trame verte est une mesure potentielle d'adaptation et d'atténuation au changement climatique, notre étude consiste à analyser les représentations du lien entre trame verte et mesures d'adaptation et d'atténuation au changement climatique. Cette analyse s'appuie sur une enquête en ligne auprès d'habitants et des entretiens auprès d'agents des collectivités territoriales en charge des trames vertes et des mesures d'adaptation et d'atténuation au changement climatique de la métropole européenne de Lille (MEL).

P. Boudes (2012) souligne une absence de « *conscience politique et sociale de la relation des trames vertes avec l'atmosphère – et par là, avec le climat local* » qui justifierait l'absence de sociologie du lien entre trame verte et mesures d'adaptation et d'atténuation au changement climatique. Ces deux sujets font respectivement l'objet d'actions sociales – individuelles ou collectives – et prises de décisions politiques mais font référence à des politiques mises en place de façon étanche et faisant appel chacun à un réseau d'acteurs différents (Colombert et Boudes, 2012) : la trame verte est mise en place par un réseau d'acteurs agissant principalement en faveur de la protection de la biodiversité, la valorisation du cadre de vie et la gestion des espaces naturels, alors que le réseau d'acteurs lié à l'élaboration et la mise en place des stratégies de lutte contre le changement climatique est beaucoup plus complexe et est issu de domaines de compétences très variés, tels que l'énergie, l'aménagement du territoire ou la santé. Néanmoins, comme le souligne J. Haëntjens (2008), les villes et les espaces urbains, en général, ont engagé de profondes mutations dans le traitement des préoccupations environnementales, les transformant en d'incroyables *laboratoires d'études*. Pour de multiples raisons liées à son contexte historique, politique et environnemental, la MEL est un terrain favorable aux réflexions sur la biodiversité et sur le climat, on peut donc supposer qu'il existe des exemples concrets de mises en œuvre du lien entre trame verte et mesures d'adaptation et d'atténuation au changement climatique.

Un enchevêtrement des questions sociales et écologiques est également perceptible dans les stratégies et politiques publiques en termes d'aménagement du territoire, qui s'engagent de plus en plus dans la multifonctionnalité des espaces de nature, pour répondre à une demande croissante de ces derniers par les citoyens (Boutefeu, 2007 ; Bourdeau-Lepage et Vidal, 2012). Parmi les préoccupations environnementales en ville, c'est en effet « *la demande croissante, de la part des habitants, pour un cadre de vie agréable, confortable et pour une plus grande place faite à la nature* » qui est la plus revendiquée (Emelianoff et Stagassy, 2010). Ces enjeux concernent autant la vie politique et la sphère civile que le monde académique. Ils demeurent toutefois étanches entre eux alors même que des thèmes émergents, à commencer par les îlots de chaleur urbains ou les fonctions épuratrices des végétaux, révèlent des connexions heuristiques, mais également politiques et techniques, entre des questionnements climatiques et atmosphériques et des recherches abordant la végétalisation des villes (Colombert et al., 2012). Nous supposons donc qu'une action citoyenne sur le sujet de la trame verte, ou de la nature en ville en général peut aider à définir les objectifs d'un projet urbain durable face au changement climatique, et interroger les cadres d'un urbanisme participatif.

HYPOTHESES ET METHODES

Acteurs locaux

Pour mieux comprendre les modalités de prise en compte du lien entre trame verte et mesures d'adaptation et d'atténuation au changement climatique dans les politiques mises en place, nous avons cherché à connaître le rôle de chaque acteur potentiellement impliqué dans ce lien, à comprendre comment ces acteurs se représentent ce lien et comment ils le qualifient, et à analyser leurs arguments ainsi que les références à ce lien dans les politiques. Cette analyse a fait l'objet d'une série d'entretiens semi-directifs. Les acteurs interrogés ont été identifiés selon leurs rôles dans la planification des deux sujets d'analyse, leurs réputations ou le domaine de compétence dans lequel ils œuvrent. D'autres ont été rencontrés suite à plusieurs citations au cours des entretiens. Après l'identification du réseau d'acteurs potentiels, la première partie de notre entretien avait pour objectif d'interroger les personnes sur le rôle de leur structure, leurs actions, leurs financements et leurs interactions avec d'autres structures. Pour ne pas biaiser les résultats de la deuxième partie, relative à leurs représentations du changement climatique et du lien entre trame verte et changement climatique, l'enquête était présentée comme une enquête d'identification du réseau d'acteurs de la trame verte aux personnes œuvrant sur cette thématique et d'identification du réseau d'acteurs de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique pour les autres. Deux guides d'entretien ont donc été élaborés, un à destination des acteurs de la lutte contre le changement climatique et l'autre des acteurs de la trame verte, ils ont été élaborés selon différentes thématiques :

- analyse de la gouvernance ;
- représentations du lien entre trame verte et changement climatique ;
- mesures mises en place par la structure interrogée.

Les 25 acteurs entretenus ont tous été entretenus. Ils sont issus de structures variées (collectivités territoriales, établissement public d'État, associations etc.), agissant à des échelles différentes (commune, département, région ou encore littoral) et leur profil sont également divers (directeur(trice) de pôle, chef(fe) de service, chef(fe) de projet etc.).

Habitants de la MEL

Afin (i) de saisir la diversité des conceptions citoyennes sur la TV dans la MEL, (ii) de vérifier la connaissance du lien trame verte et changement climatique et de (iii) vérifier l'existence – ou non – d'actions sociales autour de ce lien, nous avons réalisé une enquête de représentation auprès des habitants de la MEL. Selon Glatron et al. (2012), la diversité des contextes, des politiques, des environnements urbains et des cultures locales influence sensiblement les représentations des trames vertes par les citoyens.

Nous émettons comme hypothèse que différents facteurs liés à la localisation des enquêtés vont influencer leurs représentations du lien entre trame verte et mesures d'adaptation et d'atténuation au changement climatique. Cette enquête permet donc également d'analyser les différents facteurs influençant ces représentations.

Un questionnaire à destination des habitants de la MEL a été élaboré et mis en ligne par le biais de divers canaux de diffusion (réseaux sociaux, listes de diffusion, mailing). 517 réponses complètes ont pu être analysées.

Après une analyse de la littérature scientifique sur les représentations du lien entre changement climatique et trame verte, des hypothèses en ce qui concerne ces représentations et les facteurs qui l'influencent ont été recensées. En fonction de l'objectif de cette enquête, nous avons formulé une liste de critères d'analyse :

- demande sociale en termes d'actions en matière d'adaptation aux effets du changement climatique et d'atténuation de ces effets ;
- conscience sociale du lien entre trame verte et climat local ;
- participation de la population aux mesures mises en œuvre et pratiques d'évitement élaborées par les habitants ;
- représentations du risque climatique et des nuisances d'un environnement altéré et facteurs d'influences de ces représentations ;
- confiance aux acteurs publics.

RESULTATS PRELIMINAIRES (CONCERNANT LE QUESTIONNAIRE AUX HABITANTS)

L'enquête réalisée en ligne auprès des habitants de la MEL permet de pré-visualiser les représentations du lien étudié entre trame verte et changement climatique.

Malgré la prédominance d'autres préoccupations, le changement climatique semble fortement inquiéter les habitants enquêtés, pour leur compte personnel mais aussi pour celui des générations futures. Le changement climatique ne semble plus être un phénomène futur lointain : les habitants craignent dès aujourd'hui ses préjudices. Les effets de ce phénomène sont plutôt bien appréhendés même si les habitants ont parfois du mal à identifier réellement les effets à l'échelle locale et individuelle. Ils sont davantage inquiets par l'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes et des périodes de canicule que par le risque d'inondation et d'élévation du niveau marin, qui sont les plus probables au niveau de la région Hauts-de-France. Les impacts sociaux (renforcement des inégalités et migrations de masse) font aussi partie des principales préoccupations des métropolitains interrogés. L'intérêt pour la biodiversité se manifeste également au travers de cette enquête. Les habitants interrogés semblent se préoccuper de l'état de cette dernière et la placent parmi leurs 3 principaux enjeux environnementaux régionaux. Ils mettent aussi en relation la biodiversité avec le changement climatique et s'inquiètent des impacts de ce dernier sur celle-ci, notamment en termes de perte de biodiversité et d'extinction d'espèces.

Face à ces inquiétudes et préoccupations, l'échantillon de population exprime le souhait de modifier considérablement leur mode de vie pour mieux respecter l'environnement et affirme déjà avoir des pratiques pour limiter les effets du changement climatique. Ces dernières concernent principalement la mobilité, les modes d'alimentation et la réduction des déchets. Bien que l'échantillon enquêté soit plutôt sensible aux enjeux environnementaux, il évoque peu les pratiques de végétalisation pour lutter contre de changement climatique. Ceci s'explique-t-il par une méconnaissance des possibilités techniques d'intégration du végétal dans le tissu urbain même dense ?

Les individus pensent, à plus de 80%, que la végétalisation peut être une solution pour atténuer et s'adapter au changement climatique et y sont majoritairement favorables. Ils pensent également que le territoire régional doit atténuer et s'adapter aux potentiels impacts du dérèglement climatique et que davantage de mesures liées à la mobilité, à l'énergie et à l'alimentation devraient être mises en place au niveau régional.

Face à une réelle action sociale autour de la question climatique et de ses potentiels impacts, les habitants semblent vouloir partager le rôle de la mise en place de mesures d'adaptation et d'atténuation au changement climatique. Quand certaines mesures paraissent pouvoir être mises en place tant à l'échelle de l'individu qu'à l'échelle régionale, les avis semblent en revanche plus partagés autour de la question de la biodiversité. Le rôle de la végétalisation pour protéger la biodiversité, d'une part, et atténuer et s'adapter au changement climatique d'une autre, semblent pourtant appréhendés et admis.

D'après l'enquête, le lien entre végétalisation et mesures de lutte contre le changement climatique semble être compris par une partie des habitants, au moins par celle qui est particulièrement sensible aux questions environnementales. Pour être en adéquation avec cette représentation de l'environnement qui semble être partagée et avec la volonté citoyenne d'une modification des modes de vie, comment la puissance publique peut-elle s'adapter pour sortir d'une approche sectorielle et favoriser l'élaboration de projets qui traitent à la fois des mesures de lutte contre le changement climatique et des mesures d'aménagement du territoire telles que les trames vertes ? Les entretiens semi-directifs menés auprès de 25 agents de collectivités territoriales permettent d'identifier les freins à la mise en place de cette adaptation de la puissance publique mais aussi les pistes actuellement envisagées pour favoriser des démarches de projet mobilisant des acteurs du réseau du changement climatique et du réseau des trames vertes.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Boudes, P., *Le sociologue, le climat, les trames vertes et la ville : croisements complexes et féconds*, VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [Enligne], Hors-série 12, mai 2012.

Bourdeau-Lepage L., Vidal R., 2012, Nature urbaine en dique en sciences de l'environnement la nature en ville ? *Nature et agriculture pour la ville. Les nouveaux désirs des citoyens s'imposent*, Club DEMETER, pp.293-306.

Boutefeu E., 2005, *La demande sociale de nature en ville, enquête auprès des habitants de l'agglomération lyonnaise*, éditions PUCA-CERTU, 85 p.

Colombert, M., Boudes, P., *Adaptation aux changements climatiques en milieu urbain et approche globale des trames vertes*, VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Hors-série 12, mai 2012.

Conseil de l'Europe, 2010, « Après Copenhague, les villes et les régions doivent relever le défi du changement climatique » in Notre-planete.info, www.notre-planete.info/actualites/actu_2314_villes_regions_defi_changement_climatique.php

Emelianoff, C. et Stagassy, R., *Les pionniers de la ville durable*, Paris : Autrement, 304p, 2010.

Emelianoff, C., 2007, La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe, *L'Information géographique*, vol. 71, n°3, pp. 48-65..

GIEC, 2014: Changements climatiques 2014: Rapport de synthèse. Contribution des Groupes de travail I, II et III au cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [Sous la direction de l'équipe de rédaction principale, R.K. Pachauri et L.A. Meyer]. GIEC, Genève, Suisse, 161 p.

Glatron, S., Grésillon, E., Blanc N., *Les trames vertes pour les citoyens : une appropriation contrastée à Marseille, Paris, Strasbourg*, Développement durable et territoires [En ligne], Vol. 3, n° 2, Juillet 2012.

Haëntjens, J., *Les « villes lièvres »*. *Rendre désirable le développement durable*, Futuribles, n° 342, pp. 49-53, 2008.

Mancebo F., 2011, La ville durable est-elle soluble dans le changement climatique ? *Environnement urbain*, Volume 5, 2011, pp. 1–9.

Millennium Ecosystem Assessment, 2005. *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*. Island Press, Washington, DC, 155 p.

La place de l'adaptation au changement climatique dans l'aménagement urbain parisien : de la réglementation à l'expérimentation

The place of adaptation to climate change in Parisian urban planning: from regulation to experimentation

Morgane COLOMBERT
Enseignant-chercheur
Lab'Urba, Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris (EIVP)
80, rue Rébeval 75019 Paris
morgane.colombert@eivp-paris.fr

RESUME :

L'adaptation au changement climatique est un problème récent en comparaison avec l'atténuation. De plus, les mesures d'adaptation ne sont pas encore aussi bien structurées et de moindre portée. Aujourd'hui sont ainsi mis en œuvre des mesures plutôt ponctuelles, un ajustement de pratiques, sans procéder à des transformations plus profondes. Plusieurs études permettent d'analyser les multiples obstacles à la fois techniques, organisationnels, cognitifs, culturels, politiques, contextuels.

Suite à la canicule de 2003 qui avait montré sa vulnérabilité, la Ville de Paris s'est engagée à améliorer son territoire et à structurer ses actions d'adaptation. Son appropriation se fait à différents niveaux administratifs: du document de stratégie territoriale (plan climat, stratégie d'adaptation, etc.) aux expérimentations (appel à projets, rues végétalisées, arrosage des rues, etc.) et via des projets de plus grande échelle (projets d'aménagement, cartographie des îlots de fraîcheur, etc.).

Mots-clés : Adaptation au changement climatique; ville de Paris; projet d'aménagement urbain; document de stratégie territoriale; expérimentation

ABSTRACT:

Adaptation to climate change is a recent issue in comparison with the issue of mitigation. As a result, adaptation measures are not yet as well structured and of lesser scope. The time is still today to implement punctual measures and adjustments of practices, than to deeper transformations. Several studies make it possible to analyze the multiple obstacles that are at the same time technical, organizational, cognitive, cultural, political, contextual, etc. Following the 2003 heat wave that had shown its vulnerability, the City of Paris has committed to improving its territory and structured its actions to adapt to climate change. Its appropriation is carried out at different administrative levels: from the territorial strategy document (climate plan, adaptation strategy, resilience strategy, etc.) to experiments (call for projects, vegetated streets, pavement irrigation, etc.) and via large-scale projects (development projects, mapping of fresh areas, etc.).

Keywords: Adaptation to climate change; city of Paris; urban development project; territorial strategy document; experiments

Le changement climatique est aujourd'hui un fait avéré et les rapports du GIEC (Groupe intergouvernemental d'experts pour l'étude du climat) confirment avec toujours plus de précisions le fait que des changements ont déjà lieu et que ceux qui nous attendent pourraient être importants. Selon le dernier rapport du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat, « le réchauffement du système climatique est sans équivoque » (GIEC, 2013). Les futurs changements climatiques vont en grande partie dépendre des évolutions en terme d'émission de gaz à effet de serre (GES) et donc des politiques énergétiques, plus ou moins drastiques, mises en œuvre dans les pays les plus consommateurs d'énergie fossile. Les villes ont un rôle majeur à jouer. Souvent présentées comme les lieux où se concentrent la majorité des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques, elles n'en demeurent pas moins des milieux sur lesquels l'humanité dispose de leviers pour agir contre les changements climatiques et s'en prémunir, s'y préparer, s'y adapter.

La fréquence et la durée des canicules augmenteront dans de nombreuses régions françaises. Les collectivités territoriales, les aménageurs, les architectes, les gestionnaires de biens immobiliers, etc. ont aujourd'hui tout intérêt à s'en préoccuper dès maintenant car de nombreux territoires et bâtiments sont vulnérables : vagues de chaleur, confort d'été dégradé, augmentation des besoins énergétiques, etc.

Si la relation entre bâtiment, ville et climat est connue depuis de nombreuses années, le développement de modèles complexes pour les petites échelles pour examiner les effets combinés des îlots de chaleur, de la pollution atmosphérique, de l'ingénierie, de l'architecture et de l'aménagement urbain n'a été possible que récemment (Rosenzweig et al., 2010) et les outils à destination des acteurs de l'aménagement et de l'immobilier sont récents.

L'adaptation au changement climatique est ainsi un problème récent en comparaison avec la question de l'atténuation et, par ailleurs, les actions et mesures d'adaptation nécessitent une réflexion plus territorialisée car dépendantes des caractéristiques locales (Bertrand, 2013). En conséquence, et ce malgré des dispositifs identifiés comme l'institutionnalisation d'un planning sur le long terme pour anticiper les problèmes et y apporter des réponses, les stratégies « sans regret », qui réduisent la vulnérabilité à un coût négatif, nul ou négligeable, le choix de stratégies réversibles, etc. (Hallegatte, 2008), les mesures d'adaptation ne sont pas encore aussi bien structurées, de moindre portée et faiblement adossées à des réglementations (cette absence de portage réglementaire ne facilitant pas la prise en compte de l'adaptation au sein des projets d'aménagement). Aujourd'hui sont mis en œuvre des mesures ponctuelles et des ajustements de pratiques, plutôt que des transformations plus profondes. Plusieurs études et recherches permettent d'analyser les multiples obstacles à la fois techniques, organisationnels, cognitifs, culturels, politiques, contextuels, etc. lié à une intégration des enjeux énergie-climat dans les documents d'urbanisme. Afin de mobiliser plus amplement les scientifiques dans le développement d'actions d'atténuation et d'adaptation (développement de nouvelles solutions, de nouveaux outils, etc.) et fournir notamment les données climatiques permettant d'apprécier le climat passé, présent ou futur, le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) soutient le développement des services climatiques dans le cadre d'un projet réunissant plusieurs organismes français (Météo-France, Institut Pierre-Simon-Laplace, BRGM, CIRED, Centre Européen de Recherche et de Formation Avancée en Calcul Scientifique, IRD). De nombreuses collectivités n'ont néanmoins pas attendu le développement de ces services pour s'engager. Dès son premier plan climat, volontaire, en 2007, la Ville de Paris intègre pleinement la question de l'adaptation au changement climatique, alors que beaucoup de plans se focalisent en premier lieu sur l'atténuation (Colombert, 2013).

L'analyse du cas parisien est instructive pour illustrer la place donnée à l'adaptation au changement climatique dans l'aménagement urbain et pour identifier les différents leviers mis en œuvre. Suite à la canicule de 2003 qui avait montré sa vulnérabilité, la Ville de Paris s'est engagée à améliorer son territoire et à structurer ses actions d'adaptation au changement climatique.

Cet engagement rejoint en outre d'autres objectifs portés par la Ville de Paris sur la biodiversité, la résilience, l'alimentation, etc. et ces différents objectifs contribuent à une considération de plus en plus importante de ce défi à long terme.

Par ailleurs, dans une volonté d'être moteur, exemplaire, et en pointe sur cet enjeu du climat, la Ville de Paris traduit également son engagement :

- en adhérant à la Convention des Maires en 2008,
- en étant signataire, tout comme la Région Île-de-France, du Global Cities Covenant on Climate ou « Pacte de Mexico » en 2010 (par lequel des dirigeants locaux s'engagent à mettre en place des stratégies ambitieuses pour réduire les émissions et permettre aux villes de s'adapter aux impacts du changement climatique),
- en s'associant au mouvement « 100 Resilient Cities » en 2015 (ce réseau réunit des villes engagées dans des efforts pour renforcer leurs capacités de résistance aux chocs et catastrophes soudains, chroniques ou diffus, qu'ils soient d'origine climatique et météorologique, mais aussi terroriste, sanitaire, etc.).

La Ville de Paris s'est aussi investie dans l'accueil de la 21^{ème} Conférence des Parties (COP21) pour le climat, en décembre 2015. A cette occasion et dans le cadre d'une initiative portée conjointement avec Michaël Bloomberg, ancien maire de New York envoyé spécial des Nations unies pour les villes et le climat, Anne Hidalgo a reçu un millier de villes du monde entier réunies pour affirmer leur volonté de prendre leur part dans la lutte contre les changements climatiques et exercer une « pression positive » sur les négociateurs du traité international. Enfin, Madame la maire a en outre été élue présidente du C40 (sorte de G20 des villes pour le climat) en août 2016.

Pour reprendre le cadre d'analyse utilisé au sein d'un rapport de l'OCDE sur la participation du secteur privé à l'adaptation au changement climatique (Agrawala et al., 2011), les collectivités prennent aujourd'hui conscience du risque lié au changement climatique, évaluent pour certaines ce risque mais peinent plus difficilement à engager une gestion du risque à part entière. Ces barrières à la prise en compte de l'adaptation au changement climatique et la mise en œuvre d'actions sont analysées par Moser et Ekstrom (2010). A chaque étape du processus d'adaptation, des barrières économiques, sociales, techniques, décisionnelles sont identifiées. En systématisant l'identification des barrières pouvant entraver le processus d'adaptation et en les qualifiant (nature, acteur, contexte, etc.), l'objectif de Moser et Ekstrom (2010) est de proposer une feuille de route afin d'élaborer des stratégies pour contourner, supprimer, abaisser les barrières.

Etape après étape, la Ville de Paris s'est organisée afin de proposer une politique en termes d'adaptation au changement climatique ambitieuse. Après avoir identifié les grands enjeux pour son territoire (protection face au risque inondation, rafraîchissement de la ville, promotion d'un approvisionnement alimentaire et d'une production d'énergie plus locaux, ou encore anticipation des risques de sécheresse et de pénurie d'eau) et mis en évidence les points de vigilance et actions à mener, la Ville de Paris a pu mettre en œuvre progressivement différentes mesures de différentes natures. Ainsi entre le premier plan climat de 2007 et celui en cours d'élaboration (après le vote du Conseil de Paris de novembre 2017, le document est entré en consultation publique et son adoption définitive est prévue pour mars 2018), la question de l'adaptation au changement climatique a évolué, s'est consolidée, a intégré de nouveaux enjeux. Ce document stratégique, mais non imposable, a permis de mettre en musique un certain nombre d'actions pour engager la Ville de Paris et son territoire dans l'adaptation au changement climatique.

Ces actions se font ainsi à différents niveaux administratifs, à différentes échelles : du document de stratégie territoriale (plan climat, plan canicule, stratégie d'adaptation, stratégie de résilience, etc.) aux expérimentations et recherches (appel à projets, rues végétalisées, arrosage des chaussées, projets européens Urban Learning et RESIN, etc.) et via des projets de plus grande échelle (projets d'aménagement, cartographie des îlots de fraîcheur, etc.).

Par ailleurs, alors que certains professionnels - architectes, urbanistes, etc. - attendent une réglementation plus restrictive comme pour la limitation des émissions de gaz à effet de serre ou ne perçoivent pas l'urgence du problème, beaucoup d'entre eux se sont néanmoins engagés dans une meilleure intégration de l'adaptation au changement climatique dans leurs activités. Ce qu'il est intéressant d'observer, c'est que loin d'intégrer pleinement cet enjeu dans des documents réglementaires tels que le PLU, la Ville de Paris accompagne cet engagement au travers de structures et supports plus agiles : Atelier Parisien d'Urbanisme, Agence Parisienne du Climat, Paris&Co, etc.

Aujourd'hui, l'expérience parisienne illustre les étapes nécessaires pour adapter un territoire et les leviers et les freins pour en faire une transformation complète. Cette analyse permet de mettre en évidence les transversalités nécessaires des actions d'adaptation au changement climatique avec des problématiques identifiées comme plus en adéquation avec les aspirations des citoyens: bien-être dans les villes, santé, résilience, etc. Cela se reflète également dans les actions mises en œuvre, qui non seulement réduiront l'impact climatique du changement (en luttant contre les îlots de chaleur, par exemple), mais affecteront également la vulnérabilité des habitants et des usagers de Paris.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Agrawala, S. et al. 2011. Participation du secteur privé à l'adaptation au changement climatique : Approches de la gestion des risques climatiques. Document de travail de l'OCDE sur l'environnement, No. 39, Éditions OCDE. <http://dx.doi.org/10.1787/5k9cv8kpr220-fr>

Bertrand F., 2013. L'institutionnalisation locale des politiques climatiques en France., in Bertrand F., Rocher L. (Dir.), Les territoires face aux changements climatiques, une première génération d'initiatives locales, PIE Peter Lang, Bruxelles, p 25-70.

Colombert, M., 2013. Projet ADAPTATIO : Analyse de la prise en compte de l'adaptation au changement climatique dans les démarches actuelles visant à un aménagement urbain durable, septembre 2013, 42 p.

Hallegatte S., 2008. Adaptation to Climate Change: Do not count on climate scientist to do your work, Reg-Markets Center, Related Publication.

Moser, S.C. Ekstrom, J.A., 2010. A framework to diagnose barriers to climate change adaptation. PNAS, 107, n° 51, 6p.

Rosenzweig C., Solecki W., Hammer S.A., Mehrotra S., 2010. Cities lead the way in climate change action, *Nature*, 467, p. 909–911.

Sous les fourches (caudines) des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers : les projets de pôle d'échanges dans la métropole lilloise

Under the forks (caudines) of the intermediaries of the land and real estate markets: the projects of exchange hubs in the Lille metropolis

Guillaume SCHMITT
 Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis
 Laboratoire CALHISTE EA 4343
 schmitt_guillaume@yahoo.fr

Annette GROUX
 Université de Lille
 Laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société (TVES) EA 4477

RÉSUMÉ :

Les quartiers de gare font l'objet depuis environ 20 ans d'actions foncières dans la métropole lilloise par la création de pôles d'échanges. Le discours des intermédiaires des marchés constitue un « matériau » témoignant de l'éventuelle transposition d'un paradigme affirmé en termes d'aspirations environnementales de projets politiques dans l'argumentaire publicitaire de la promotion immobilière. Dans ce contexte, nous avons choisi d'étudier les modalités de mobilisation des pôles d'échanges dans le marketing territorial sur les marchés fonciers et immobiliers. Nous avons mené des entretiens avec des bailleurs, agents immobiliers et promoteurs, ainsi qu'un relevé des annonces immobilières durant quatre années. Il en ressort que dans le discours des intermédiaires, les pôles d'échanges et le modèle attendant de transition vers une ville à la fois plus intense et durable sont dissimulés et dilués par la plasticité de la notion de centralité, la dualité automobile/transports en commun, leur rôle de rabattement des flux pendulaires et une logique de différenciation des usagers selon leur mobilité présumée.

Mots-clés : transports en commun, politique publique de déplacement, marchés fonciers et immobiliers, annonces immobilières, intermédiaires.

ABSTRACT:

For 20 years, neighborhoods around railway stations have been at the center of land actions in the Lille metropolis through the creation of "exchange hubs". The discourse of the market intermediaries illustrates the more or less transposition of a paradigm relating to a political project into real estate advertising. In this context, we studied the effects of the creation of two "exchange hubs" on territorial marketing mobilized on the real estate markets. We conducted interviews with real estate agents and real estate developers, as well as a listing of real estate ads for four years. It emerges that in the intermediaries' discourse, the " exchange hubs " are hidden and diluted by the plasticity of centrality, the automobile / public transport duality, their role in reducing pendular flows and a logic of user differentiation, according to their presumed mobility.

keywords: public transport, public transport policy, land and real estate markets, real estate listings, intermediaries.

Les gares, quartiers de gare et transports en commun en site propre occupent une place croissante dans les documents de planification des grandes métropoles françaises (Offner J.-M., 2006). Ils font l'objet depuis environ deux décennies de nombreuses actions foncières (application du droit de préemption, projets de densification, pôles d'échanges...) dans la métropole lilloise (Mons D., 2009). Ces actions témoignent d'une évolution des modalités d'organisation de l'aménagement du territoire menées par les collectivités locales (Zepf M. et Andres L., 2012) : d'interventions sectorielles à une approche intégratrice des outils d'urbanisme (PLU¹), de déplacements (PDU²) et d'habitat (PLH³). Le développement des pôles échanges en est l'une des manifestations les plus prégnantes, ne serait-ce que par la pluralité « *des fonctions urbaines, de transport et de services* » qui leurs sont attribués (Menerault Ph.(dir.), 2006). Les villes de second rang sont de plus en plus dotées d'équipements de transports collectifs, dont les pôles d'échange constituent généralement un point névralgique par la création de reports modaux dans les mobilités quotidiennes entre les centres métropolitains et leurs périphéries plus ou moins proches (Richer C., 2007). Dans la métropole lilloise, la création de pôles d'échange s'inscrit d'ailleurs dans l'idée de faire « la ville intense » et de contribuer à un modèle de ville qui serait plus durable. Le PDU métropolitain de 2000 prévoyait la création de sept pôles d'échanges. Ces pôles d'échanges peuvent être perçus comme des révélateurs des ambitions planificatrices de la densité et de la mobilité à des fins environnementales, dans la mesure où ils doivent concourir à la modification morphologique de la ville selon des principes de compacité et de concentration autour de nœuds structurants.

Le discours des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers constitue un « matériau » témoignant potentiellement de l'éventuelle transposition d'un paradigme affirmé en termes d'aspirations politiques dans l'argumentaire publicitaire de la promotion foncière et immobilière (Topalov C., 1974). Les promoteurs, agents immobiliers et bailleurs ont en effet un rôle de porteur et de relai d'opinion, même si leur stratégie repose avant tout sur des fondements économiques et sur une logique d'opportunité (Bonneval L., 2008). Bien que leur stratégie relève de l'anticipation des attentes des futurs résidents en fonction d'un cadre réglementaire promouvant explicitement la maîtrise de la consommation d'énergie⁴, il s'agit d'étudier la façon dont les intermédiaires incorporent les pôles d'échanges dans leur stratégie et plus largement comment ils intègrent l'offre effective ou potentielle de transport en commun dans leur discours et actions (Lévy J., 2010).

Il est donc nécessaire de disposer d'un appareillage statistique robuste et d'un recul spatio-temporel suffisant, afin de mesurer l'efficacité et les impacts de ces pôles multifonctionnels (Graugnard G. et Heeren N., 1999). L'exercice s'avère d'autant plus périlleux lorsque que les pôles d'échange sont récents et que les marchés fonciers et immobiliers se caractérisent par leur incertitude après une phase haussière inégalée. De plus reconnus pour leur « *obscure clarté* », les transactions foncières et immobilières ne sont disponibles que de manière lacunaire à différents moments de leur cheminement administratif entre la mise en vente et son enregistrement par les services fiscaux (Renard V., 2006 ; Gérard Y. et Schmitt G., 2012). Les récents textes législatifs sur le logement et le numérique⁵ ne cessent de tenter de surmonter les contraintes d'une approche si fractionnée générant un point aveugle de l'action publique en proposant une ouverture plus grande des données et en focalisant notre démarche en amont de la vente.

¹ Plan Local d'Urbanisme.

² Plan de Déplacements Urbains.

³ Programme Local de l'Habitat.

⁴ A l'instar de la loi Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 (titre I - chapitre 1^{er} « *amélioration de la performance énergétique des bâtiments* ; titre III - chapitre 1^{er} « *réduction de la consommation énergétique et prévention des gaz à effet de serre* »...).

⁵ Art. 21 de la Loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement ; Arrêté du 30 septembre 2016 relatif aux bases de données notariales sur les mutations d'immeubles à titre onéreux ; Art. 24 de la Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique et projet de loi et chapitre 1^{er} du projet de loi pour l'Evolution du logement, de l'aménagement et de la transition numérique (ELAN) contraignant plus clairement les modalités de recensement des transactions par les professions notariales.

Nous avons ainsi interrogé le registre de la publicisation foncière et immobilière relatif à deux pôles d'échanges dans la métropole lilloise (Don-Sainghin et Armentières respectivement ouvert en 2012 et en 2008). Autrement dit, étant donné l'impossibilité de mesurer statistiquement avec fiabilité les effets de pôles d'échange récents sur les marchés fonciers et immobiliers, nous nous proposons d'interroger les marchés à leur gué par l'identification du niveau d'incorporation des pôles d'échange dans les stratégies et le discours des intermédiaires. Sur une durée de quatre ans, deux méthodes complémentaires ont été mobilisées. Nous avons effectué tout d'abord une série d'entretiens semi-directifs à objectif non-défini avec des questions reposant sur un principe de progressivité auprès d'intermédiaires intervenant à proximité des pôles d'échange (17 intermédiaires de 2012 à 2016). Une phase d'expérimentation du questionnaire a permis d'élaborer un protocole en trois étapes selon le type d'intermédiaires interrogés. Les questions posées portent au préalable sur la stratégie générale de l'entreprise, puis sont majoritairement fermées sur les critères de sélection des sites d'implantation des projets (charge foncière...) et enfin plus ouvertes sur les notions de ville dense, de mobilité et plus spécifiquement sur les pôles d'échange. De ce corpus qualitatif, il est possible de constituer des informations « révélées » sur l'incorporation des pôles d'échanges dans les stratégies des intermédiaires après interprétation et croisement des réponses. Cette interprétation repose sur une grille de lecture où les intermédiaires sont considérés comme ayant un mode de conduite de leur action par l'aval (la cession de biens en fonction d'une clientèle cible) et par un besoin de définir des actions en amont des marchés (anticipation de rente...). Dans un second temps, nous avons collecté durant quatre périodes⁶ 7 441 annonces sur des biens anciens en vente, 1 919 pour des locations et 369 sur projets dans le neuf dans la métropole lilloise, issues de médias spécialisés. Bien que déclaratives et reposant sur un langage normé, ces annonces, analysées selon l'iconographie et le champ lexical employés, permettent de constituer des « informations exprimées » sur les marchés fonciers et immobiliers (Rampon J.-M., 2006).

Dans cette communication il est prévu, après une mise en contexte territorial, de présenter les intermédiaires et leur rôle au regard des marchés fonciers et immobiliers régionaux et nationaux, ainsi que la méthode de collecte de données qualitatives et quantitatives sur les intermédiaires et les investigations menées. Du travail qualitatif et quantitatif, il ressort que dans le discours des intermédiaires, les pôles d'échanges et les aspirations sur la façon de faire et de projeter un modèle de ville durable sont dissimulés et dilués par quatre éléments :

- la plasticité de la notion de centralité, mobilisée aussi bien à l'échelle de l'agglomération lilloise qu'à l'échelle de la commune ;
- la dualité automobile/transports en commun. Il s'agit moins de faire mention dans les annonces à la proximité d'un échangeur autoroutier, mais de mettre en avant les possibilités de stationnement (« *garage deux voitures* ») ou une moindre saturation du réseau routier (« *hors des axes principaux de circulation* »...). Les transports en commun sont *a contrario* décrits de manière fonctionnelle et positive sans référence aux nuisances sonores par exemple ;
- leur rôle de rabattement des flux pendulaires lié à la notion même de pôle d'échanges pour limiter l'usage de l'automobile « dans les derniers kilomètres ». Bien que les deux pôles d'échanges analysés s'inscrivent dans deux modèles distincts (« californien » pour Don-Sainghin, « rhénan » pour Armentières), les conséquences quant au rabattement des voitures sont analogues. Une diffusion spatiale des usagers de ces pôles est plus nettement remarquable au-delà de 2 à 3 Km qu'à 500 mètres (distance plutôt représentative d'un rabattement piéton et correspondant aux cercles de valorisation foncière envisagés par la métropole lilloise). En effet, la proximité des deux pôles (contiguïté et visibilité) n'est que rarement perçue comme une plus-value, alors que leur accessibilité (du réseau au stationnement automobile) est, pour les agents immobiliers et les promoteurs, un moyen de contrebalancer, dans la formation de la valeur d'échange des biens périphériques, la saturation du réseau routier vers le centre de la métropole ;

⁶ oct. 2012 / janv.2013 ; oct.2013 / janv. 2014 ; oct. 2014 / janv2015 ; oct.2015 / janv.2016.

- une logique de différenciation des usagers selon leur mobilité présumée. Deux types de public apparaissent dans les discours et les stratégies des intermédiaires pour « cibler » la clientèle. Les « captifs » n'ont pas d'autres modes de transports que la marche à pied, le vélo ou les transports en commun. Ils se voient alors proposer des biens proches des pôles. Les « volontaristes » sensibles à la rupture de charge (automobile/train par exemple) se voient conforter dans leur choix résidentiel en périphérie par la proposition d'une solution alternative à la navette quotidienne en automobile entre leur habitation et leur lieu de travail.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bonneval L., 2008, Les agents immobiliers : place et rôle des intermédiaires sur le marché du logement dans l'agglomération lyonnaise, 1990-2006, Thèse de doctorat de 3^e cycle, Université de Lyon, 742 p.

Gérard Y. et Schmitt G., 2012, Bouge de là. L'observation en mouvement, *Etudes Foncières*, N°156, p. 38-44.

Graugnard G. et Heeren, N., 1999, *Prise en compte de l'impact et construction d'indicateurs d'impact. Guide méthodologique*. Centre International d'Études pour le Développement Local, 52 p.

Lévy J., 2010, « Le développement urbain durable entre consensus et controverse », *L'Information géographique*, Vol. 74, 3/2010, p. 39-50.

Menerault Ph., 2006, « *Les pôles d'échanges en France : Etat des connaissances, enjeux et outils d'analyse* », CERTU, Lyon, 179 p.

Mons D., 2009, « *Les formes de renouvellement urbain dans la ville de tradition industrielle* », in Paris D ; et Mons D., « *Laboratoire du nouveau urbain, Lille métropole* », Parenthèses, collection la ville en train de se faire, Marseille, p. 126-157.

Offner J.-M., 2006, « *Les Plans de Déplacements Urbains* », PREDIT, la documentation française, paris, 93 p.

Rampon J.-M., 2006, « L'annonce immobilière en contextes. Une approche exploratoire à partir de Grand Lyon », *Chantiers politiques*, n° 4, p. 120-126.

Renard V., 2006, L'obscurité clarté des marchés immobiliers, ou pourquoi l'économie immobilière n'est pas (encore) une science, *Réflexions immobilières*, Avril, p. 19-22.

Richer C., 2007, « Quelles politiques intermodales dans la planification territoriale ? », *Flux*, 3/2007 (n° 69), p. 35-48.

Topalov C., 1974, « *Les promoteurs immobiliers* », Mouton, Paris.

Zepf M. et Andres L., 2012, « Vers de nouvelles articulations entre plan territorial, plan d'urbanisme et projets urbains », *Géocarrefour*, Vol. 87, n°2/2012, p. 71-73.

Charges d'urbanisme : entre captation de la rente foncière et compensation d'impact

Urban planning charges: between value capturing and impact compensation

Sébastien HENDRICKX

Chercheur à l'Université de Liège
Lepur, Centre de Recherche en Sciences de la Ville, du Territoire et du Milieu rural

Valentine DEFER

Chercheuse à l'Université de Liège
Lepur, Centre de Recherche en Sciences de la Ville, du Territoire et du Milieu rural

Hubert MALDAGUE

Chercheur à l'Université de Liège
Lepur, Centre de Recherche en Sciences de la Ville, du Territoire et du Milieu rural

Jean-Marie HALLEUX

Professeur à l'Université de Liège ECOGEO, Service de Géographie Economique
Jean-Marie.Halleux@uliege.be

RESUME :

En Wallonie, les charges d'urbanisme constituent des obligations de faire imposées aux promoteurs dans le cadre de la délivrance de permis d'urbanisme ou d'urbanisation. Une recherche de la Conférence Permanente du Développement Territorial met en évidence l'ambiguïté qui existe entre les motivations juridiques de cet outil et les motivations effectives des acteurs locaux. Que ce soit en Wallonie ou ailleurs, ces obligations s'inscrivent dans une problématique plus globale : celle du développement des dispositifs indirects de captation de la rente foncière. Au niveau local, c'est effectivement les bénéfices de cette rente foncière que recherchent les décideurs qui imposent des charges d'urbanisme. Pourtant, du point de vue juridique, la légitimité de ces impositions repose sur la nécessité de compenser le bilan des impacts positifs et négatifs que le projet fait peser sur la collectivité. Le coût financier de ce bilan limite par ailleurs le montant des charges susceptible d'être imposé.

Mots-clés : Economie foncière et immobilière ; promotion immobilière ; obligations de faire ; charges d'urbanisme ; rente foncière ; compensation d'impact.

ABSTRACT:

In Wallonia, urban planning charges (or planning obligations) consist in obligations to do which are imposed on developers in the context of building permit delivery. A research of the Conférence Permanente du Développement Territorial highlights the contradiction between, on the one hand, the legal motivations of this tool and, on the other hand, the actual motivations of local actors. Whether in Wallonia or elsewhere, these obligations are part of a more global issue: the development of indirect devices to capture land values. At the local level, it is actually the benefits related to this value capture that are expected by decision-makers who impose planning charges. However, from a legal point of view, the legitimacy of these charges is based on the need to compensate the balance of positive and negative impacts of the project on the community. In parallel, the financial cost of this balance also limits the amount able to be imposed.

Keywords: Land and real estate economics; real estate development; obligations to do; urban planning charges (planning obligation); land value ; impact compensation.

La valeur d'un bien foncier ou immobilier varie, non seulement en fonction de ses caractéristiques intrinsèques, mais également en fonction de sa localisation au sens large. Ainsi, la théorie économique urbaine classique enseigne que « les valeurs des sols des zones les plus accessibles à l'emploi, aux loisirs et aux autres lieux d'attraction sont les plus élevées, toutes choses égales par ailleurs » (G. DEYMIER, 2003). Il en résulte que, lors de la vente d'un tel bien, le propriétaire initial capte – en vertu de la position plus ou moins stratégique de son bien et des services disponibles alentours – une partie de la richesse produite par d'autres secteurs de l'économie, notamment ceux qui sont eux-mêmes subsidiés par les pouvoirs publics. Le profit ainsi généré est appelé « *rente foncière* ».

Depuis longtemps déjà, le monde économique conteste le caractère légitime de la rente foncière (J.-P. GUIGOU, 1982). En effet, le foncier – à la base une ressource naturelle – est amené sur les marchés fonciers et immobiliers alors que celui-ci n'est le fruit d'aucun travail de production. Cela tient au fait qu'il n'y a pas de coût de production si l'on envisage le foncier brut non-viabilisé. Dans le cadre d'une promotion immobilière, le promoteur estime la valeur du foncier qu'il souhaite acquérir par un « calcul à rebours » dont le résultat est influencé par l'affectation finale et l'immobilier qui l'occupera (C. TOPALOV, 1974). Ce résultat intègre en partie la plus-value qui sera générée par l'adéquation entre le type de projet et sa connexité à différents services. Lors de l'acquisition de ce bien, le vendeur (le propriétaire) négocie avec le promoteur afin de percevoir une part de cette plus-value.

Dans le même temps, les autorités publiques font face à des contextes budgétaires de plus en plus difficiles mais doivent néanmoins assurer la pérennité des services publics. Or, la promotion immobilière accentue bien souvent la demande en services. Si bien que, sans l'apport de moyens supplémentaires, les autorités publiques se trouvent démunies pour répondre à cette demande. Il en résulte un rapport de force entre trois principaux acteurs – le propriétaire initial, le promoteur immobilier et les autorités publiques – dont l'enjeu est la captation d'une part de la rente foncière.

On peut différencier trois types de pratiques exercées en Europe en matière de captation de la rente foncière : les pratiques directes, les pratiques macros et les pratiques indirectes (R. ALTERMAN, 2012). Les pratiques directes partent du constat qu'il est illégitime, voire immoral, de privatiser la rente foncière. C'est sur cette base philosophique qu'elles imposent des taxations lorsque les dispositifs d'aménagement et d'urbanisme entraînent des plus-values sur les prix de vente des biens fonciers et immobiliers. Par pratiques macros, il faut entendre des politiques foncières globales qui permettent de collectiviser la rente d'urbanisation même s'il ne s'agit pas ici du but premier de ces politiques. Enfin, les pratiques indirectes consistent à solliciter des contributions de la part des propriétaires ou des promoteurs dans le cadre d'opérations d'urbanisation. Ces pratiques reposent sur le constat que, l'urbanisation entraînant à la fois des coûts et des bénéfices, il est cohérent et légitime de profiter des seconds pour financer les premiers. C'est dans ce cadre qu'interviennent les « obligations de faire liées aux permis » (OP), autrement dit, les obligations de fournir une prestation, un service ou un versement d'argent que peuvent imposer les autorités compétentes dans le cadre de la délivrance d'un permis d'urbanisme ou d'urbanisation.

Dans le cadre de son nouveau Code du Développement Territorial (CoDT), la Wallonie instaure une « taxe sur les bénéfices résultant de la planification » (CoDT, Art. D.IV.48). Cette taxe constitue un dispositif direct de captation de la plus-value foncière résultant d'une modification du zonage règlementaire (le plan de secteur). Par ailleurs, le CoDT renforce les OP déjà présentes dans les législations antérieures et connues en Wallonie sous le nom de « charges d'urbanisme » (CoDT, Art. D.IV.54). L'opérationnalisation de ces dernières constitue l'objet d'une recherche de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) initialisée au mois de janvier 2017. Cette recherche intègre notamment une analyse juridique, une analyse comparée des dispositifs d'OP rencontrés dans d'autres régions et pays, ainsi qu'un état des lieux des pratiques usuelles en Wallonie.

La confrontation des résultats de ces analyses contribue à démontrer le caractère pour le moins ambigu des OP : les motivations juridiques ne correspondent pas aux motivations effectives des acteurs locaux (S. HENDRICKX *et al.*, 2017).

L'analyse juridique a été réalisée en vue de retracer la volonté du législateur, par l'analyse des articles utiles du CoDT, à la lumière de la jurisprudence, des travaux parlementaires et des législations antérieures. Cette analyse se base essentiellement sur une approche documentaire. Elle aboutit à une clarification de la nature juridique des charges d'urbanisme, des concepts énoncés par le CoDT et de l'évolution de ces concepts par rapport aux textes antérieurs. Ainsi, cette analyse a permis de mettre en évidence la mutation conceptuelle des charges d'urbanisme au fur et à mesure des évolutions législatives. À l'origine semblables aux conditions de faisabilité du projet, elles ont ensuite été brièvement considérées en tant que redevances – à savoir des contreparties aux services offerts par la collectivité – pour enfin aboutir au nouveau mécanisme, spécifique à la Wallonie, de compensation de l'impact du projet sur la collectivité au niveau communal (voir à ce sujet F. HAUMONT, 2012 et P. LEVERT, 2015).

Le CoDT impose par ailleurs le respect du principe de proportionnalité : les charges d'urbanisme sont limitées par un double plafond qui s'exprime comme suit : le montant financier des charges d'urbanisme ne peut (1) être supérieur au coût financier de l'impact du projet sur la collectivité au niveau communal, (2) ni être disproportionné par rapport à l'objet du permis, autrement dit à l'investissement du promoteur. Précisons que la notion d'impact du projet doit être entendue aux sens positif et négatif.

L'état des lieux des pratiques wallonnes usuelles est essentiellement basé sur des interviews qualitatives auprès des acteurs de terrains. Les points de vue de divers acteurs communaux et représentants des professionnels du secteur immobilier ont ainsi été recueillis et analysés. Cet état des lieux a permis d'identifier les difficultés récurrentes de ceux-ci et leurs attentes en matière d'opérationnalisation. En outre, il montre que le principal souci des acteurs locaux est de profiter des contributions imposées pour développer les équipements et les services pour lesquelles ils ne disposent pas des moyens requis.

En parallèle, la recherche a investigué les dispositifs d'OP dans d'autres régions et pays – notamment la Région de Bruxelles-Capitale, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et les États-Unis – sur la base de documents de référence et d'interviews d'acteurs ayant une bonne connaissance de ces dispositifs. Ce *benchmark* a permis de discerner certaines caractéristiques des dispositifs observés et d'en tirer des enseignements pour la mise en pratique des OP dans le contexte wallon. Il permet d'illustrer la diversité des approches des OP.

En Région de Bruxelles-Capitale, les OP sont initialement définis comme des redevances – au moins lorsqu'il s'agit de contributions en espèces – imposées en tant que moyen d'indemnisation des coûts d'investissement publics. Dans un second temps, ils ont été perçus comme un moyen d'inciter la production de logements accessibles aux plus bas revenus, pour « compenser » la forte présence de l'immobilier d'entreprise (en particulier l'immobilier de bureaux) dans un contexte de faible disponibilité foncière. Les dispositions ont été réfléchies de manière à assurer le principe d'égalité et de non-discrimination. Le législateur prévoit un suivi des charges d'urbanisme dans le temps de manière à assurer leur imposition future dans le respect de ce principe. Par ailleurs, il rend systématique l'imposition de charges, avec des montants prédéfinis, pour les projets dépassant une certaine envergure.

Au Royaume-Uni, l'objectif des OP est clairement de permettre aux autorités locales de financer efficacement leurs infrastructures publiques, dans une vision de développement durable. Ces OP peuvent être imposés même à de petits projets (d'à peine 100 m²). Des taux différents peuvent être fixés pour des zones d'implantation différentes ou par référence à la destination des projets immobiliers.

Le montant des OP repose sur un équilibre entre les besoins en infrastructures publiques (auparavant définis dans les plans d'aménagement du territoire et d'urbanisme locaux) et les effets potentiels de la charge sur la rentabilité des projets.

Aux Pays-Bas, les OP s'inscrivent pleinement dans une logique de captation de la plus-value foncière en imposant aux propriétaires fonciers une contribution au développement (MUO, 2010). Ils reposent sur le respect de trois critères légaux : rentabilité, imputabilité, proportionnalité. La rentabilité du projet est approchée par une estimation des bénéfices pouvant être escomptés, le montant des contributions ne pouvant pas dépasser cette estimation. Elle appelle cependant une grande transparence dans la comptabilité du promoteur, transparence qui – à ce jour, en Wallonie – n'est pas souhaitée par les acteurs privés. L'imputabilité impose que les contributions doivent être liées aux impacts du projet. En Wallonie, si le montant des charges doit être lié à l'impact imputable au projet, le contenu des charges ne doit en revanche pas nécessairement être en lien avec cet impact. Enfin, le montant des charges ne peut être disproportionné par rapport à l'impact.

Aux Etats-Unis, les programmes d'*impact fees* visent à compenser les impacts des projets. Ils s'appuient souvent sur un futur désirable pour la collectivité, dans le sens où les plans et stratégies des collectivités locales expriment l'importance de la croissance future et la manière dont celle-ci va être prise en considération (D. ROSS et S. THORPE, 1992). Les outils de compensation sont ainsi régulièrement institués en fin de réflexion, en tenant compte de l'impact engendré par les projets et par les besoins futurs en infrastructures publiques si le développement suit la tendance exprimée dans les plans et schémas.

En conclusion, l'analyse réalisée démontre que le sujet des charges d'urbanisme s'intègre dans une problématique plus globale, celle du développement des dispositifs indirects de captation de la rente foncière. À l'échelle internationale, cette problématique est de plus en plus importante car, sous les impacts de la tendance haussière des valeurs immobilière et de la tendance baissière des moyens publics, nous assistons à un développement considérable des obligations imposées aux promoteurs lorsqu'ils initient des opérations foncières ou immobilières.

Les OP et les dispositifs indirects de captation de la rente foncière se caractérisent par une ambiguïté fondamentale. Cette ambiguïté résulte du décalage entre, d'une part, les motivations effectives des acteurs locaux qui imposent les obligations et négocient avec les promoteurs et, d'autre part, les motivations juridiques avancées par les législations officielles. D'un côté, les acteurs locaux cherchent prioritairement à bénéficier de la hausse de la rente foncière qui accompagne généralement le développement d'un projet d'urbanisation. En parallèle, d'un autre côté, les législations n'osent pas convoquer le sujet de la rente foncière et elles préfèrent mettre en avant le fait que les promoteurs doivent assurer certaines obligations afin de compenser les « impacts » que la réalisation de leur projet risque de faire peser sur la collectivité.

La volonté des acteurs publics locaux de participer au partage de la rente foncière ne va évidemment pas sans réaction de la part des autres acteurs, en l'occurrence les propriétaires et les promoteurs, qui se voient ainsi privés d'une partie de leurs profits potentiels. Dans cette perspective, il n'est pas étonnant que le secteur économique de la construction et de la promotion soit opposé au développement des OP. Cette opposition ne se limite évidemment pas au cadre wallon comme en atteste la littérature scientifique (voir par exemple V. BASOLO, 2011).

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ALTERMAN, R. (2012). *Land-Use Regulations and Property Values The “Windfalls Capture” Idea Revisited*. Pre-publication version of a forthcoming chapter: Chapter 33, pp. 755-786, The Oxford Handbook of Urban Economics and Planning.

BASOLO V. (2011). *Viewpoint: Inclusionary housing: the controversy continues*. The Town Planning Review, Vol. 82 (2), pp. i-vi.

DEYMIER, G. (2003) *Capitalisation immobilière des gains d’accessibilité : État de l’art et étude de cas sur l’agglomération lyonnaise*. Thèse réalisée en vue de l’obtention de Docteur ès Sciences Economiques, mention Economie des Transports à l’Université Lumière Lyon 2.

GUIGOU, J.-P. (1982). *La rente foncière*. Les théories et leurs évolutions depuis 1650, Economica, Paris.

HAUMONT, F. (2012). *La compensation en droit de l’urbanisme et de l’environnement – Introduction*. Aménagement et Environnement, 2012/3.

HENDRICKX, S., DEFER, V., MALDAGUE, H., HAROU, R., DESTAIN, D., AZADI, H., HANIN, Y., HALLEUX, J.-M. (2017). *Charges d’urbanisme et principe de proportionnalité, rapport final de la subvention 2017*. CPDT, Rapport de recherche, 164 p.

LEVERT, P. (2015). *Ceci n’est pas une rétribution, réflexion sur la nature des charges d’urbanisme*. D’urbanisme et d’environnement, Bruylant.

MUÑOZ, D. (2010). *Capturing value increase in urban redevelopment: A study of how the economic value increase in urban redevelopment can be used to finance the necessary public infrastructure and other facilities*. Doctoral Thesis, Radboud University Nijmegen.

TOPALOV, C. (1974). *Les promoteurs immobiliers, essai d’analyse sociologique d’un système d’acteurs économiques*. CSU, Paris.

ROSS, D., THORPE, S. (1992). *Impact fees: Practical Guide for calculation and implementation*. Journal of Urban Planning and Development. 118, 3, 106-118.



APERAU

POSTERS

AXES 1 & 2

Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et en Urbanisme



IAUL

Institut
d'Aménagement
Urbanisme
de Lille



TVES

TERRITOIRES
VILLES
ENVIRONNEMENT
& SOCIÉTÉ
EA 4477



Université
de Lille

La problématique de la dimension sociale du projet et la vie urbaine : cas des grands ensembles dans le grand Tunis

The issue of the social dimension of the project and urban life: the case of large complexes in Greater Tunis

Hammami AMEL épouse MONTASSAR

Maitre-Assistant

École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme (ENAU), Tunis, Tunisie
 hammamiamel44@yahoo.fr

RESUME :

Notre communication porte sur la dimension sociale du projet, une problématique qui représente un enjeu majeur pour les acteurs urbains publics lors de la conception et la mise en œuvre des projets urbains. Si ces derniers ne prennent pas en compte la dimension sociale et la vie urbaine, les usagers se retrouveraient dans des espaces de vie vides de sens. L'étude menée pour appréhender cette question se situe dans le contexte tunisien et prend les grands ensembles comme cadre d'observation et d'analyse. La méthodologie adoptée est celle de l'observation visuelle et de l'entretien semi-directif avec les habitants vivant dans le grand Tunis ainsi qu'avec les décideurs et les opérationnels. L'interrogation porte sur le positionnement de la dimension sociale lors de la conception d'un projet relatif à la construction de ces types d'habitat. La participation des usagers s'imposerait comme le vecteur idéal, à notre sens. Est-elle pratiquée ? Est-ce une priorité ou un simple habillage du projet de base pour manipuler l'opinion des futurs résidents ? Le cas échéant, quelle forme prend-elle ? Quand s'opère-t-elle : avant, en cours ou après la conception du projet ? L'exemple des grands ensembles montre que ces derniers apparaissent fades, insipides et monotones. Nous observons des espaces normatifs engendrant des coûts psychologiques élevés pour les habitants : enfants, adolescents, adultes et personnes âgées faute de dimension sociale prévue initialement dans l'élaboration du projet. L'écart entre le conçu et le pratiqué, supposons – nous, en est le principal facteur puisque ces ensembles privilégient les critères normatifs à ceux culturels. La réalité démontre des grands ensembles déterminés par des caractéristiques matérielles d'un habitat dont l'entourage se caractérise par une grande distance sociale malgré la proximité physique (l'école de Chicago). L'environnement immédiat, quant à lui, présente les aspects suivants : absence de délimitation non seulement des grands ensembles par rapport au site mais aussi entre les espaces publics et privés de l'immeuble, densité, qualité architecturale dépourvue d'une « âme » vivifiant l'espace et lui attribuant une effervescence, laideur des rez-de-chaussée aveugles, sales, laids et ressemblant à un espace –dépotoir. De plus, ces grands ensembles souffrent du manque des aires de jeux, des parcelles réservées au jardinage, aux plantes ainsi qu'aux animaux familiers, des ateliers pour le bricolage, des salles polyvalentes destinées à des activités de loisirs : musique, peinture...etc. Il est clair que ces espaces exercent une fonction cathartique pour les habitants tendant à pallier l'exiguïté des appartements, la rigidité et la monotonie de ce type d'habitat. Cela exigerait une conception dès le début précise de l'espace qui devrait être effectuée en collaboration avec les habitants. Certes, ces derniers sont inconnus pour les concepteurs et les constructeurs, mais cela pourrait être réalisé à travers une stratégie de partage du projet entre ces deux acteurs publics et privés. Laquelle pourrait prévoir quelques souplesses dans la définition de départ des équipements collectifs qui ne sont pas de première urgence, mais elles sont nécessaires pour la personnalisation de ces grands ensembles, leur humanisation et leur dimension sociale. La méthode de « Community Planning » (Hauptmann et Wates) pourrait inspirer les concepteurs à ce propos. La stratégie proposée par Ariella Masbounji quant aux processus de régénérer les grands ensembles constitue également une référence fort enrichissante en la matière. Elle comporte les procédés suivants : magnifier, intensifier, détourner, apprivoiser, valoriser, contrarier, nier, raser, jouer toutes les attitudes

successivement. Ces processus permettraient la négociation de la conception d'origine et changeraient le registre du projet dans le but de régénérer les grands ensembles et sortir de l'échec. Les décideurs et les constructeurs auraient une idée sur les loisirs désirés et pratiqués par les familles à loger. Sachant que les habitants sont souvent tenus de verser un acompte au constructeur dès la conception du projet pour le réaliser. Les essais de la participation des habitants à l'élaboration du projet les concernant comportent des procédures variées pour mettre l'accent sur la dimension sociale. Mais, cette participation paraît partielle et inefficace car elle est souvent contrariée par l'affirmation des intentions des décideurs et des opérationnels. Pour répondre à ces questionnements, nous formulons trois hypothèses dont la première concerne l'approche suivie par ces derniers qui est purement scientifico-technique et ne pense pas en termes humanistes de projet. (Robin. Christelle). La deuxième hypothèse est l'incompétence technique des habitants en matière de conception du projet dans l'esprit des acteurs urbains publics qui craignent la perte du temps et le dessaisissement d'une partie de leur pouvoir sachant que la décision finale leur appartient toujours. Signalons enfin que les opérationnels ne connaissent pas les habitants. Cela encourage les concepteurs à dessiner des espaces fortement stéréotypés et répondant dans leur organisation à des besoins préalablement identifiés. Les habitants sont pourtant les acteurs-clés de la réussite du projet tant sur le plan technique que social. Les négliger donnerait lieu à des réalisations contestables affectant les échanges sociaux et engendrant un désarroi psychologique des habitants de ce type d'habitat. La régulation de cette situation réside dans la volonté et la capacité économique et socio-politique de promouvoir une conception des habitats basée sur le partage et privilégiant la dimension sociale. Les résultats d'enquêtes et d'observations visuelles effectuées ont démontré que la majorité des habitants de ces grands ensembles ne sont pas consultés pour la conception initiale de ce type d'habitat. Ils se plaignent, d'ailleurs, de l'inexistence de cette participation malgré le versement d'une avance à ce propos. Ainsi, le partage du projet ne concerne qu'une minorité privilégiée qui est économiquement, socialement et culturellement capable de se projeter et d'opérer une translation entre un plan conçu et un espace construit ou produit. La participation de ces habitants est, de la sorte, réalisée en cours de réalisation de projet. En revanche, cette proportion d'interviewés a affirmé que le partage ne s'est pas déroulé dans l'aisance vu les conflits avec le vendeur ainsi que le constructeur et le gestionnaire à cause du décalage flagrant entre appartement réellement livré et plan de commercialisation. Ils ont signalé qu'ils n'ont pas cessé de se battre au quotidien à travers des négociations régulières dans une ambiance tendue pour gérer les problèmes de finition et de personnalisation. Selon ces enquêtés, il s'agit respectivement du manque de rangement ainsi que des malfaçons relatives à la transparence sonore et visuelle, à l'infiltration, à l'emplacement de la chaudière et des prises électriques, à l'installation apparente du chauffage central, de la climatisation et autres. Quant à la personnalisation, nous avons déduit un désir profond des habitants de créer un cadre de vie singulier rompant avec l'indifférenciation ambiante, la configuration de l'immeuble et l'environnement immédiat.

Ces enquêtés ont souligné que leur intervention s'explique surtout par la volonté d'un aménagement intérieur dont l'objectif est l'appropriation. Les processus qu'ils ont adoptés résident dans le déplacement des cloisons entre les pièces pour les agrandir ou pour délimiter des coins plus intimes...etc. Le but est, disent-ils, de créer un chez soi dans le chez soi. La couleur de la peinture, le revêtement des sols, des murs ainsi que l'isolation phonique et thermique proposés par cette proportion des interrogés représentent d'autres formes de collaboration réalisée en cours de construction de l'appartement. Rappelons, cependant, qu'elle ne concerne qu'une minorité des enquêtés car la plupart d'entre eux a signalé être exclue des processus divers de la participation. Ils affirment que celle-ci n'est pas pratiquée et n'est en aucun cas la priorité des opérationnels. Ces interrogés ont souligné que les espérances dépassent la réalité et que la dimension sociale afférente à la conception de ce type d'habitat n'est pas prise en compte. Sachant que l'appropriation de l'habitat, en tant que lieu de vie, passe nécessairement par la reconnaissance d'une conception architecturale en adéquation totale avec les attentes des habitants, leur mode de vie et leurs rituels pour leur garantir appartenance, enracinement, ancrage, attachement psychologique et bien être au sein de cet espace de vie comparé souvent à une « troisième peau ». Et gérer la situation par des opérations d'aménagement leur paraît la solution idéale pour s'approprier leur logement. En

effet, la majorité de ces enquêtés a affirmé effectuer un aménagement intérieur de leurs appartements car l'agencement global des pièces ne leur convient pas et les rituels ne sont pas aisément pratiqués. Ils ont réellement fait des transformations et se sont acharnés pour réguler l'écart entre le conçu et le pratiqué conformément au goût et au mode de vie socio-culturel. S'approprier une nouvelle architecture, disent-ils, est, de la sorte, une obligation. Il s'agit d'un investissement qui engendre à la fois un coût financier et psychologique. Nous ne l'avons pas enregistré, pour autant, quant à l'environnement immédiat de l'immeuble car les enquêtés ont déclaré être, majoritairement, désengagés par rapport à l'extérieur. Cela indique un rapport éclaté entre ce dernier et les interrogés dans la mesure où il est vécu négativement eu égard au sentiment d'impuissance vis-à-vis de l'appropriation de cet entourage. Ce sont les caractéristiques socio spatiales de celui-ci, perçues par ces enquêtés, qui expliquent un tel désengagement à cause de la densité et faute de délimitation, d'entretien, des aires de jeux et de distraction palliant l'exiguïté de l'appartement et permettant une sociabilité désirée. Quant aux décideurs et aux opérationnels, ils estiment que les habitants ne sont pas capables, dans la plupart des cas, de se projeter et d'opérer une translation entre le plan architectural et le logement construit. Ce qui entraîne l'inadéquation entre leur image mentale et la réalité d'où des conflits difficilement réglés entre habitants et constructeurs. De plus, l'hétérogénéité des résidents est une autre caractéristique qui ne facilite guère les exigences de chacun d'eux. Outre cela, les opérationnels et les décideurs craignent respectivement la perte du temps et le dessaisissement d'une partie de leur pouvoir. Ils ont évoqué, de surcroît, l'impact des contraintes techniques et matérielles sur les processus du partage du projet dès sa conception. Ce qui déclenche des tensions entre concepteurs, opérationnels et usagers puisque chacun d'eux demeure dans sa propre logique architecturale de projet. La personnalisation désirée des habitants est, par conséquent, un autre handicap pour les opérationnels quant à la prise en considération de la dimension sociale de ce type d'habitat, ajoutent-ils. La régulation s'impose, pensons-nous. Gérer ces tensions est, également, indispensable pour garantir la réussite du projet d'un point de vue technique et social. Cela devrait être institutionnalisé et réalisé par un agent médiateur-urbaniste afin de négocier la conception d'origine et penser le projet en termes humanistes sachant que l'appartement est un habitat qui répond à un besoin fondamental. Lequel doit être satisfait dans le cadre des caractéristiques architecturales et spatiales positives (confort, hygiène, luminosité, esthétique des façades, fermeture /ouverture, marquage et autres) permettant un investissement à la fois sur l'espace intérieur qu'extérieur. L'objectif est de concevoir et de réaliser des habitats dont la valeur psychosociale dépasse la dimension matérielle afin que les habitants se retrouvent dans un cadre de vie plein de sens et fortement personnalisé.

Mots-clés : partage, projet, conception, désarroi, régénération, régulation.

ABSTRACT:

Our communication focuses on the social dimension of the project, a problem that represents a major challenge for public urban actors in the design and implementation of urban projects. If the latter do not take into account the social dimension and urban life, the users would end up in empty living spaces. The study conducted to understand this question is situated in the Tunisian context and takes large groups as a frame of observation and analysis. The methodology adopted is that of visual observation and semi-directive interviews with the inhabitants living in Greater Tunis as well as with decision-makers and operational staff. The question concerns the positioning of the social dimension when designing a project for the construction of these types of housing. User participation would be the ideal vector, in our view. Is it practiced? Is it a priority or a simple build of the basic project to manipulate the opinion of future residents? If so, what form does it take? When is it done: before, during or after the project? The example of large ensembles shows that they appear bland, tasteless and monotonous. We observe normative spaces generating high psychological costs for the inhabitants: children, teenagers, adults and old people for want of the social dimension initially planned in the project development. The gap between the conceived and the practiced, let us suppose, is the main factor since these sets favor normative criteria over cultural ones. Reality shows that the large

housing is determined by the material characteristics of a habitat whose environment is characterized by a great social distance despite the physical proximity (the Chicago School). The immediate environment, on the other hand, presents the following aspects: absence of delimitation not only of the large complexes in relation to the site but also between the public and private spaces of the building, density, architectural quality devoid of a "soul" invigorating the space and attributing to it an effervescence, ugliness of the ground floor blind, dirty, ugly and resembling a space-dump. In addition, these large complexes suffer from the lack of playgrounds, parcels reserved for gardening, plants and pets, workshops for DIY, multipurpose rooms for leisure activities: music, painting ... etc. It is clear that these spaces exert a cathartic function for the inhabitants tending to mitigate the smallness of the apartments, the rigidity and the monotony of this type of habitat. This would require a design from the very beginning of the space that should be done in collaboration with the locals. While these are unknown to designers and builders, this could be achieved through a project-sharing strategy between these two public and private actors. Which could provide some flexibility in the initial definition of community facilities that are not of the utmost urgency, but they are necessary for the personalization of these large housing, their humanization and their social dimension. The "Community Planning" method (Hauptmann and Wates) could inspire the designers about that. The strategy proposed by Ariella Masbounji as regards the processes of regenerating large housing is also a very enriching reference in this field. It involves the following processes: magnify, intensify, divert, tame, valorize, oppose, deny, shave, play all attitudes successively. These processes would allow negotiation of the original design and change the project's registry in order to regenerate these complexes and exit the failure. Decision-makers and builders would have an idea about what leisure families want and how to house.

Knowing that the inhabitants are often required to pay a deposit to the builder from the design of the project to achieve it. The tests of the participation of the inhabitants in the development of the project concerning them include various procedures to emphasize the social dimension. But this participation seems partial and ineffective because it is often thwarted by the affirmation of the intentions of the decision makers and the operational ones. To answer these questions, we formulate three hypotheses, the first of which concerns the approach followed by the latter which is purely scientific-technical and does not think in terms of humanistic project. (Robin, Christelle) .The second hypothesis is the technical incompetence of the inhabitants in terms of project design in the minds of public urban actors who fear the loss of time and the divestment of part of their power knowing that the final decision still belongs to them. Finally, the operational staff does not know the inhabitants. This encourages designers to draw heavily stereotyped spaces that respond to previously identified needs in their organization. The inhabitants are, however, the key players in the success of the project both technically and socially. Neglecting them would give rise to questionable achievements affecting social exchanges and causing psychological distress to the inhabitants of this type of habitat. The regulation of this situation lies in the willingness and the economic and socio-political capacity to promote a conception of habitats based on sharing and privileging the social dimension. Our investigation showed that the majority of residents are not consulted for the initial design of this type of habitat. They complain about the non-existence of this participation despite the payment of an advance in this respect. The sharing of the project concerns only a privileged minority that is economically, socially and culturally capable of projecting itself and of making a translation between a designed plan and a constructed space. The proportion of respondents highlighted that the participation was made in a tense atmosphere.

Keywords: sharing, project, design, disarray, regeneration, regulation.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bachelard.G, 1987, *Maison et rêverie*, in les symboles du lieu, l'habitation de l'homme, France.
- Blanquart. P, 1997, *Une histoire de la ville pour repenser la société*, Edition La découverte et Syros, Paris.
- Berger .P.et Nouhaud .J-P, 2004, *Formes cachées, la ville*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Boudon.P, Pasquier.E, Petiteau.J.Y, Quéré.L, Rossi.J.G, Semprini.A, Spadone.P.L,2000, *Processus du sens, Sociologues en ville numéro 2*, L'Harmattan, Paris.
- Castex.J, Cohen.J-L et Depaule.J-C, 1995, *Histoire urbaine, Anthropologie de l'espace*, CNRS Éditions, Paris.
- Grafmeyer .Y, 1995, *Sociologie urbaine*, Éditions Nathan, Paris.
- Hammami.Montassar.A, 2018, *Position sociale et insertion des personnes âgées dans l'espace urbain en Tunisie*, in Les nouvelles fabriques de la ville, objets, référentiels et méthodes, La fabrique de la ville, Rencontres Internationales en urbanisme-APERAU, Presses Universitaires de Rennes.
- Hammami.Montassar.A, 2014, *L'espace approprié*, Revue Tunisienne des Sciences Sociales, n°142, CERES .
- Hall.E.T, 1978, *La dimension cachée*, Editions Seuil Jacob, Paris.
- Haumont.N, 1966, *Les pavillonnaires, études psychosociologique d'un mode d'habitat*, CRU, Paris.
- Fischer.G-N. , 1997, *Psychologie de l'environnement social*, Dunod, Paris.
- Fijalkow.Y.,2002 *Sociologie de la ville*, Éditions La Découverte et Syros, Paris.
- Lamure .C. , 1976, *Adaptation du logement à la vie familiale*, Éditions Eyrolles, Paris.
- Masbounji.A, De Gravelaine.F, 2006, *Régénérer les grands ensembles*, Eds La Villette,
- Ostrowetsky ed. S, 1996, *Sociologues en ville*, Éditions l'Harmattan, Paris.
- Tornikian.G, 1973, *Anthropologie de l'espace*, Question d'enseignement en architecture, Paris.

Comparaison des projets territoriaux du Nord et du Pas-de-Calais et du Roteiro da Missão Cruls (Brésil) dans l'optique de la logistique contemporaine

Comparison of territorial projects of Nord and Pas-de-calais (France) with the Roteiro Cruls Mission (Brazil) in the perspective of contemporary logistics

Rita de Cássia Martins de SOUZA
Professeuse Associée, Docteur en Géographie
Université Fédérale d'Uberlândia, Centre de recherche de Géographie et Mémoire
Chercheuse - Projet "Richesses en partage"

Mauricio AQUILANTE POLICARPO
Master en Géographie - Université Fédérale d'Uberlândia
Centre de recherche de Géographie et Mémoire
Projet "Richesses en partage"

RÉSUMÉ :

L'article a pour objectif l'étude de la discussion comparative du projet territorial dans la région comprenant le Roteiro da Missão Cruls - coupe située sur le plateau central brésilien - et les départements du Nord et du Pas - de - Calais en France, à travers l'étude du réseau logistique contemporain. Le travail vise à contribuer à la compréhension de la dynamique territoriale à travers l'analyse des réseaux de transport, dans le contexte récent de la mondialisation. Ces régions sont stratégiques pour l'intégration, à leurs niveaux de complexité respectifs, et sont actionnées par la logistique contemporaine en tant qu'instruments géostratégiques de projets pour l'aménagement territorial présent dans la région dans les deux cas. Cette action est liée à l'installation et la construction de matérialités, tels que les réseaux routiers et les plateformes logistiques. Le territoire est (re)modelé dans ce processus à travers l'organisation planifiée des espaces en diverses directions de l'action politique et économique sur les territoires.

Mots-clés : Brésil ; France ; Réseaux ; Logistique ; Projet territorial.

ABSTRACT:

The article aims the study of the comparative discussion of the territorial project in the region that comprises the Roteiro da Missão Cruls – delimited and located in the Brazilian Central Plateau -, and the departments of Nord and Pas-de-Calais in France through the study of contemporary logistics network. Also the work aims to contribute to the understanding of territorial dynamics through the analysis of transport networks, in the context of globalization. These regions are strategic for integration into their respective levels of complexity and are driven by the contemporary logistics as instruments of geo-spatial planning projects for the present in the State in both cases. This action is related to the installation and construction of materiality, the example of road networks and logistical platforms. The territory is (re)modeled in this process by planned organization of spaces in various directions of economic and political actions on the territories.

Keywords: Brazil; France; Networks; logistics; territorial projects.

Les réseaux routiers sont fondamentaux pour la planification territoriale, c'est-à-dire, pour la transformation et la dynamisation des territoires, car ils agissent directement sur le processus de fluidité économique et sont fondamentaux pour la circulation des personnes, des marchandises, des informations et des capitaux. Ces infrastructures jouent un rôle stratégique dans l'intensité et la manière dont les relations socio-spatiales et économiques se matérialisent et agissent dans les territoires. Elles sont actionnées par une logistique contemporaine, structurées par le contexte de l'environnement technico-scientifique-informationnel (SANTOS, 1996), formant la base d'un réseau spatial diversifié et complexe.

De plus, la circulation et les transports sont des éléments primordiaux dans les projets territoriaux, puisque le système de circulation constitue un facteur déterminant pour l'exercice du pouvoir (SILVA JÚNIOR, 2009). Il existe un lien étroit entre la circulation et les stratégies des régions (MOODIE, 1965) mobilisées par des techniques et des normes qui servent des objectifs politiques et économiques. Selon Silva Júnior (2009), par le biais économique la circulation crée de la valeur (apportant des changements dans les territoires et dans la valorisation et l'attraction du capital) et, du point de vue politique, c'est à travers la circulation que s'exerce le contrôle territorial. Ainsi, il est important d'indiquer que les réseaux techniques sont analysés ici comme des réseaux territoriaux, selon Dupuy (1987). En plus d'être matériellement exprimés sur le territoire, ils induisent la génération de flux, la structuration des territoires et, par conséquent, la sélectivité des espaces selon les acteurs territoriaux.

Dans cette logique, la localisation géographique devient une valeur stratégique encore plus sélective. Les avantages de la localisation sont potentialisés et les lieux deviennent de plus en plus distincts par leur contenu. Ce processus implique l'accumulation de densités techniques et informationnelles dans les endroits où les réseaux et les flux sont plus importants, formant et attirant les capitaux, la technologie et l'ensemble de l'appareil organisationnel dans une logique centralisatrice en nœuds et en points logistiques. Ce processus engendre un nouveau dynamisme sur le territoire, ainsi que son articulation, son aménagement et sa propre production de l'espace (HARVEY, 2005; RAFFESTIN, 1993).

Lorsque l'environnement technico-scientifique-informationnel (SANTOS, 1996) est établi, l'accumulation capitaliste devient à chaque fois plus dynamique et plus flexible. La dispersion des facteurs de production exige une plus grande coordination des différents facteurs impliqués et, ainsi, la logistique moderne, comprise comme une nouvelle rationalité, garantit la circulation des marchandises et des produits, dans le temps et dans l'espace, selon les demandes spécifiques et les programmes par la région et par les entreprises. Les territoires qui présentent un *optimum* de connectivité par axes routiers se présentent comme des espaces d'excellence pour le capital. La région, à travers des plans et des programmes au niveau fédéral et régional, démontre qu'elle a incorporé la logistique, lui réservant un rôle principal dans les politiques publiques et elle se subordonne aux investissements dans les transports et les communications. Dans cet aspect, le réseau installé par la région est un vecteur d'intégration et d'incorporation de projets politiques et économiques basés sur les logiques capitalistes du marché.

En ce qui concerne les plans mis en œuvre au sein de l'Union européenne, Pons Reynés (2004) souligne que les plans territoriaux généraux orientaient des plans sectoriels, notamment ceux de transports, considérés comme fondamentaux dans la formation des nœuds routiers pour générer des dynamiques futures dans les régions à déficit économique.

Cet article vise à analyser l'action de réseaux orientés par la logistique contemporaine dans deux régions stratégiques. Avec des réalités et des constructions historiques très différentes, la région comprise par le Roteiro da Missão Cruls dans le Plateau central brésilien et les départements du Nord et du Pas-de-Calais localisés dans la région de Hauts-de-France jouent un rôle d'interconnexion territoriale. Les deux situations géographiques analysées se présentent comme des espaces de planification stratégique dans lesquels la logistique est utilisée comme un outil essentiel pour l'aménagement du territoire.

Les processus qui régissent la dynamique dans les deux zones les rapprochent en tant que régions géostratégiques sur deux échelles différentes: l'une au niveau de la région brésilienne et ses intentions de renforcer son unité territoriale (en termes d'intégration du territoire brésilien, la région du Roteiro da Missão Cruls présente un réseau reliant les zones industrielles aux zones minières et d'agriculture d'exportation), et une autre au niveau de l'Union Européenne et ses intentions de consolider un fort marché entre les états membres. Les réseaux routiers qui coupent les deux régions ont joué un rôle fondamental dans la restructuration des fonctionnalités urbaines, entraînant une nouvelle dynamique après 1960.

Dans le cas brésilien, les systèmes routiers ont toujours été des agents primordiaux pour la construction de l'unité territoriale, guidés par l'idée de la diffusion de la «civilisation» et postérieurement, de la «modernisation» du territoire (Moraes, 2000). Comme le souligne Aquilante (2016), l'intégration et l'articulation territoriale constituent des défis depuis l'indépendance en 1822, mais sont devenus des objectifs centraux de l'État brésilien au cours du XXe siècle. Dans les années 1960, la mise en œuvre du réseau routier et la création de nœuds ont facilité la modernisation le long du Roteiro da Missão Cruls, notamment en ce qui concerne la période de construction de Brasília, durant laquelle les autoroutes accélèrent le lien entre cette zone et les zones industrielles. Un système de transport routier intégré et dynamique, une fois installé, a été essentiel pour le développement économique de la région, permettant la connexion entre le grand intérieur et les principales zones industrialisées et urbanisées du pays (ANSELMO, PEDROSA, 2016).

P

our le cas français, Dormand (2001) discute de l'importance de la création d'autoroutes et de voies ferrées dans le Nord et le Pas-de-Calais, face au processus de «reconversion territoriale» amorcé après les années 1960, notamment dans le cadre de la création d'un marché européen d'intégration. À partir des années 1960, la France a vu se développer des politiques d'aménagement tournées vers les réseaux de transports, telle que la modernisation des autoroutes. De même, dans les années 1980, s'est développé la construction et la modernisation du réseau ferroviaire pour les Trains à Grande Vitesse (TGV), ainsi que la modernisation des grands aéroports dans le contexte de l'accélération des flux face à la mondialisation. Ainsi, Benoit Saussac (2008) montre que l'aménagement appliqué à la France a pour objectif la reconversion territoriale de ces régions, présentant les réseaux de transport et la logistique comme l'une des infrastructures clés de cette reconversion (INSEE, 2012). L'attraction des capitaux à travers, par exemple, la construction d'axes majeurs pour le commerce, dont l'aménagement s'est concentré sur la création de nœuds routiers ou de Carrefour européens

La reconversion territoriale dans le Nord et le Pas-de-Calais vise à modifier la spécialisation de la zone à partir de la crise des industries traditionnelles (mines de charbon et textiles). Dormand (2001) soutient que, à travers les infrastructures installées par l'État français et l'Union européenne, nous pouvons voir, depuis les années 1960, l'installation d'axes et de nœuds routiers importants dans la région afin de viabiliser le processus de reconversion et d'attirer des services, surtout dans le secteur de la logistique. Ces processus de reconversion marquent la (ré)organisation du territoire pour attirer de nouvelles activités économiques face aux forts contrastes économiques encore présents. Un autre exemple est présenté par Menerault (1997), qui évoque les dynamiques et les politiques régionales concernant le tunnel sous la Manche et le TGV Nord, montrant que le TGV a soutenu et renforcé les nœuds de connectivité dans le Nord et le Pas de Calais, surtout dans la métropole de Lille, autant d'un point de vue spatial que politico-institutionnel.

Les deux régions, le Roteiro da Missão Cruls et le Nord e Pas-de-Calais, posent respectivement des questions particulières par rapport à leurs processus historiques respectifs. Cependant, les deux coupes géographiques définies présentent des points communs à prendre en compte en ce qui concerne la logistique. L'histoire de l'activité minière dans les deux régions a généré et génère des conséquences pour le processus d'industrialisation, d'urbanisation, de métropolisation et la formation de la logistique contemporaine.

Les voies de transport jouent un rôle de grande importance car elles constituent la base du processus de formation territoriale autant pour le Roteiro da Missão Cruls, que pour le Nord et Pas-de-Calais en matière de soutien de l'économie minière et industrielle, qui a été, directement ou indirectement, le pilier de la croissance économique dans les deux cas.

De plus, la réalisation d'un réseau de transports articulé à l'action de la logistique a été essentiel pour la modification des fonctions des principales villes des régions respectives, comme Uberaba (stockage et distribution des intrants pour l'agro-industrie), Uberlândia (qui se démarque dans le stockage et la distribution de marchandises en provenance des régions industrialisées avec le secteur de grossistes et logistique), Goiânia (capitale de la région de Goiás, métropole régionale du marché des consommateurs et des centres industriels et de services) et Anápolis (emplacement de la plateforme logistique future) dans le cas du Brésil; et, dans le cas de la France, Lille (la plus grande ville de la région, et la préfecture régionale du Haut de France et métropole régionale de marché de consommation des services, avec une situation géographique du territoire au carrefour de plusieurs axes autoroutiers et ferroviaires, configurant le centre de décision régional), Lens (un lieu important des activités d'entreposage et de stockage avec des centres commerciaux et de tourisme), Arras (spécialisée dans le transport de fret), Douai (la plateforme multimodale Delta 3 de Dourges qui propose plus de 330 000 mètres carrés de stockage), Valenciennes (localisation de Bombardier Transportation qui est un acteur majeur du secteur ferroviaire français).

Dans les deux cas, la configuration et la logistique contemporaine des territoires sont placées comme des instruments du projet territorial. Voici des exemples de ces instruments: autant la reconversion territoriale dans le Nord et le Pas-de-Calais que la modernisation et la diversification productive du Roteiro da Missão Cruls. Dans le Nord et le Pas-de-Calais, la reconversion est également associée à l'installation de centres logistiques et de transports combinés, tels que la plateforme multimodale Delta-3, d'une superficie d'environ 300 hectares et de 330 000 m² d'entrepôts. La plateforme est articulée par l'une des grandes artères radiales de France. Sur le plan régional, la Plateforme Multimodale Delta 3 est située à 22 kilomètres de la métropole de Lille, à 97 kilomètres du port de Dunkerque, à 115 kilomètres de l'Eurotunnel, à 130 kilomètres de Bruxelles et à 199 kilomètres de Paris, avec un marché potentiel de plus de 100 millions de consommateurs dans l'une des zones géographiques les plus importantes d'Europe, ainsi que le croisement d'importantes infrastructures de transport (CNED, 2011).

Le long du Roteiro da Missão Cruls, les actions de modernisation peuvent être trouvées dans les régions de planification du Triângulo Mineiro et de l'Alto Paranaíba (Minas Gerais) avec les municipalités d'Uberaba et d'Uberlândia (le secteur de la logistique se démarquant) et le Sud-Est de Goiano, ainsi que la région métropolitaine de Goiás avec les municipalités d'Anápolis et Goiânia, avec la projection de la Plateforme Logistique Multimodale dans la région de Goiás.

Le projet de la plateforme a commencé en 1998 et a pour objectif de tirer parti du grand avantage comparatif, en ce qui concerne sa position géographique, avec les autres régions brésiliennes. La région de Goiás, plus précisément la ville d'Anápolis, atteint dans un rayon d'environ 1 200 km environ, 75% du marché de consommation brésilien, selon les données du SEGPLAN de la région de Goiás (2013). Considérant les grandes entreprises que comprend la municipalité d'Anápolis - telles que le District Agro-industriel d'Anápolis, le Porto Seco Centro-Oeste et les moyens de transport qui relient la région. Le nœud routier dans la zone de la plateforme relie les autoroutes fédérales importantes le long du Roteiro da Missão Cruls, comme la BR 153, la BR 050, la BR 040, ainsi que les chemins de fer tels que le chemin de fer Nord-Sud dont les flux dirigent l'écoulement des marchandises inter-régionales aux portes du Sudest, surtout liés à l'exportation de l'agro-industrie et des mines, produits importants pour l'économie brésilienne. De plus, la région offre un grand intérêt et accorde des encouragements fiscaux importants dans la région, tels que les encouragements financiers à l'installation de fabricants de l'industrie de produits informatiques, chimiques, de télécommunications et de produits d'automatisation mobile, développant ainsi le secteur industriel (SEGPLAN, 2013).

La contribution essentielle de la région est importante dans ce processus, principalement à travers l'offre d'infrastructures (réseaux techniques et leurs attributs) et la production de normes (concession de l'exploration de réseaux de transport et de services douaniers à des entreprises privées; lois de modernisation des ports, entre autres) générant des zones de densités des objets techniques de plus grande performance de la logistique et de la raréfaction. Les réseaux routiers sont, à la fois, des acteurs déterminants du processus de modernisation et de (re)modélisation spatiale, ce qui rend très intéressant leur comparaison pour en diagnostiquer les dynamiques et les implications territoriales. Ces réseaux resignifient et remodelent le territoire en choisissant des zones de plus grande connexion, à travers l'action des stratégies de la logistique contemporaine, ce qui rend nécessaire la compréhension des exigences et la viabilité de ces réseaux dans le contexte actuel.

Dans le Nord, le Pas-de-Calais et le Roteiro da Missão Cruls, la configuration et l'action de la logistique contemporaine sur les territoires sont des instruments d'aménagement territorial pour ces zones afin de créer de nouvelles fonctionnalités urbaines régionales à travers des infrastructures et formation de nœuds dans les deux régions. Les nœuds logistiques, basés sur leurs fonctions de concentration, de traitement et de redistribution des marchandises, font partie de cette base matérielle et normative accordée par les régions, lui donnant de meilleures conditions compétitives pour la fourniture de services logistiques et de meilleures conditions de concurrence pour l'attraction des flux. Il est considéré fondamental d'analyser comment ces découpages spatiales réagissent aux exigences du système capitaliste dans le contexte de la mondialisation, à travers ses réseaux routiers et logistiques.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AQUILANTE, M.P. Os planos viários nacionais: as propostas de integração para a mesorregião do Triângulo Mineiro/ Alto Paranaíba – (1874-1951). In: *Anais do IV Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico & II Encontro Nacional de Geografia Histórica*; Belo Horizonte, 2016, p. 854 – 870.

BENOIT, Bruno; SAUSSAC, Roland. *La France en chiffres*. 2^oed. Breal, 2008. CNED - Académie en ligne. Séquence 1. Étude de cas : la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges, Pas-de-Calais In : *Comprendre les territoires de proximité*. CNED, 2011.

DELOITTE. Relatório de diagnóstico da plataforma logística multimodal de Goiás no município de Anápolis. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2013-11/dtt---relatorio-de-diagnostico_vfinal.pdf>, acesso em 18 fev. 2018.

DORMAND, Serge. *L'économie du Nord-Pas-de-Calais: histoire et bilan d'un demi-siècle de transformations*. Presses Universitaires du Septentrion, 2001.

DUARTE, P.C. Visão Estratégica e Impactos com a implantação de uma plataforma logística in: *Opinio – Revista de Ciências Empresariais, Políticas e Sociais – Especial Logística*. Canoas, Ed.12, 2004

DUPUY, G. Les réseaux techniques sont-ils réseaux territoriaux ? In : *L'espace Géographique*. Paris, n.3, 1987. p.175-184.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. Tradução Carlos Szlak. Coordenação Antônio Carlos Robert Moraes. São Paulo: Annablume, 2005. 251 p.

MENERAULT, P. *Processus de territorialisation des réseaux: analyse de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale*. NETCOM, n°12, 1998.

MOODIE, A.E. *Geografia e política*. Rio de Janeiro: Zahar, 1965.

MORAES, A.C.R. *Bases da formação territorial no Brasil*. Ed. Hucitec, 2000. 432 p.

PONS, Joana Maria Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. *Geografia de los transportes*. Palma (IllesBalears): Universitat de lès IllesBalears, 2004.

RAFFESTIN, C. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996. 260 p.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO E PLANEJAMENTO (SEGPLAN/GO). Plataforma Logística Multimodal de Goiás, Audiência Pública, 2013. Disponível em: <http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2013-11/plataforma-logistica-multimodal-egoias_audiencia-publica_vf.pdf> Acesso em: 18 de fev. de 2018.

SILVA JÚNIOR, R. F. *Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa*. 2009. 374 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2009.

SOUZA, R.C.M; PEDROSA, A.S. De Uberaba a Brasília: comunidades vulneráveis e “territórios em reconversão” no roteiro da missão Cruls. In: LOURENÇO, L. (Coord.) *Geografia, Cultura e Riscos. Livro de Homenagem do Prof. Doutor António Pedrosa*. Imprensa da Universidade de Coimbra, pp. 101-152. 2016



ATELIER THÉMATIQUE

Urbanisme et coworking

Le phénomène des espaces de coworking est relativement récent et ancré surtout dans les villes gagnantes de la mondialisation. Malgré l'engouement scientifique et des acteurs publics pour ces nouveaux (mi)lieux de l'innovation supportés par la révolution numérique et l'économie internet, les espaces de coworking font très rarement l'objet des études urbaines et de l'urbanisme. Or, les valeurs chères aux espaces de coworking comme la collaboration, la flexibilité, l'ouverture et le partage trouveront certains échos dans la pratique du projet urbain. Dans le cadre d'un programme de coopération franco-qubécois, l'objectif du panel est de croiser les regards entre la France et le Québec sur les pratiques du projet autour des espaces de coworking. Il s'agit d'ouvrir le débat sur les enjeux urbanistiques soulevés par l'émergence de ces espaces à l'échelle des quartiers en matière de cadre de vie, mobilité et développement économique, et de discuter de conditions de l'action réunissant autour d'une pratique de projet et d'un objectif partagé - la qualité du cadre de vie - les gestionnaires des espaces de coworking, les agents publics de développement, les coworkers et les communautés locales.

Espaces de coworking et intelligence du projet, état des lieux et perspectives de recherche en urbanisme

*Coworking spaces and smartness of projects,
state of the art and research perspectives in urban planning*

Divya LEDUCQ
Maître de conférences
Université de Tours, France
UMR CNRS 7324, Cités, Territoires, Environnement et Sociétés (CITERES)
divya.leducq@univ-tours.fr

Priscilla ANANIAN
Professeure
Université de Québec à Montréal, Québec, Canada
ananian.priscilla@uqam.ca

RESUME :

Le phénomène des espaces de coworking (ECW) comme nouveaux lieux urbains et milieux de travail est relativement récent. Étudiés par les domaines de la gestion, de l'entrepreneuriat, de l'innovation et de la géographie économique, les ECW font très rarement l'objet des études urbaines et de l'urbanisme. Or, en France et au Québec, ce sont les centres urbains qui accueillent le plus d'ECW. Face à ce constat, la contribution livre une revue critique de la littérature et propose une approche renouvelée pour l'étude de ces nouveaux (mi)lieux de l'innovation sociale, technologique et urbanistique. La communication orale est proposée sur deux plans : sur le plan théorique, il s'agit d'interroger les rapports entre ECW et projet urbain ; alors que sur le plan méthodologique, un cadre d'analyse est proposé pour aborder les modalités d'urbanisme mobilisées lors de l'insertion de ces espaces dans la ville dans une perspective de projet de développement urbain durable.

Mots-clés

Espaces de coworking, ville intelligente, projet urbain, innovation, France, Québec.

ABSTRACT:

The phenomenon of Coworking Spaces (ECW) as latest working areas located in the city is quite recent. Largely studied by management, entrepreneurial studies, innovation and economic geography, coworking spaces are much less explored by urban planning and urban studies. However, in France as well as in Quebec, city centers host most of these brand-new "coworking spaces". Due to this observation, our paper gives a critical analysis of the existing literature and aims to present a different approach to the study of those new places and milieus of social, technological and urban innovation. This contribution puts forward two key findings: the relations between coworking spaces and cities (theoretical framework) and a model (empirical work) to analyze how urban planning is accommodating those workspaces to achieve sustainable urban development projects.

Keywords: Coworking Spaces, Smart city, Urban Project, Innovation, France, Quebec.

INTRODUCTION

Dans un contexte de mondialisation économique et de montée en puissance des stratégies misant sur l'économie de la connaissance, les espaces de coworking (abrégiés en ECW) se sont démultipliés dans les villes occidentales et plus récemment dans les villes du Sud. Selon un recensement réalisé par Deskmag, il existerait plus de 13.800 ECW dans le monde, fréquentés par plus d'un million de travailleurs (Deskmag, 2017). Les villes, et plus précisément les quartiers centraux, accueillent la majorité de ces espaces malgré des discours orientés vers une révolution copernicienne du milieu du travail conjugué à une décentralisation des pôles d'emplois dans les métropoles.

Majoritairement urbains, les ECW soulèvent des enjeux d'insertion dans les quartiers, les marchés immobiliers, les communautés de pratique et les communautés locales, dont les résidents. Par conséquent, les pouvoirs publics ont saisi les rapports entre ECW et ville relativement tôt. De façon plus soutenue en Europe, particulièrement en France, notamment par la voie des projets urbains, les ECW ont rapidement intégré les politiques publiques de régénération urbaine. Pourtant, il ne s'agit pas du même processus au Québec où la notion de projet urbain est relativisée face aux dynamiques du secteur privé et coopératif. Face à la nécessité de promouvoir le redressement économique des métropoles, tout comme celui des moyennes et petites villes, voire des zones rurales, les pouvoirs publics voient dans les ECW des leviers de développement territorial.

Pourtant, la communauté scientifique semble avoir prêté un intérêt relativement tardif au phénomène, et elle s'est surtout consacrée à comprendre les processus organisationnels du coworking plutôt que de s'interroger sur les rapports que ces espaces entretiennent avec la ville. Pour contribuer à combler cette lacune, l'article retrace l'histoire des rapports entre ECW et ville à partir d'une revue critique et bibliométrique de la littérature (section 1). Ensuite, nous qualifions ces rapports en interrogeant la façon dont les valeurs des ECW et les principes d'aménagement des espaces urbains sont mobilisés par de nouvelles modalités d'urbanisme pour intervenir sur la ville (section 2). À partir des constats soulevés dans les deux premières sections, nous proposons une approche renouvelée des questionnements et des méthodes pour l'étude de l'insertion des ECW en milieu urbain (section 3).

RAPPORTS ENTRE VILLE ET ESPACES DE COWORKING: QUELS ENJEUX ?

Le phénomène des ECW est très majoritairement urbain. Ces espaces, souvent cités comme des alternatives à l'organisation hiérarchique du milieu de travail en réponse à l'émergence de nouvelles technologies d'information et de communication, sont aussi considérés comme des opportunités d'ordre socio-économique dans un contexte de crise, dans lequel il devient nécessaire d'entreprendre et d'amorcer un processus de régénération urbaine (Capdevila et Moilanen, 2013 ; Merkel, 2015).

¹ Les auteures informent les aimables évaluateurs que parallèlement à cette communication aux RIU de l'APERAU 2018, cette contribution sera formalisée pour faire l'objet d'une publication dans une revue à comité de lecture, contribuant ainsi aux débats actuels, et conformément à l'engagement pris dans le cadre du programme Samuel de Champlain qui financera la participation à ce colloque.

Cette concentration des ECW en milieu urbain s'explique par la montée en puissance, dès les années 2000, des discours autour de la classe et de la ville créative (Florida, 2002, 2005;; Landry, 2000). Ces discours, qui ont fait l'apanage des politiques publiques récentes dans les villes occidentales, s'appuient sur la qualité du milieu de vie et de l'environnement urbain pour

attirer des professionnels et entreprises spécialisés dans les secteurs créatifs et de la nouvelle économie, eux-mêmes considérés comme nécessaire pour le développement urbain et la croissance économique (Glaeser, 2010).

La notion répandue du « Work-Live and Play » (Florida, 2010), centrale à un bon nombre de politiques de régénération urbaine, redonne de l'importance aux quartiers comme échelle pertinente de l'intervention publique (Moriset, 2017), de l'expérimentation urbaine, voire de l'innovation technologique, sociale et urbanistique. Ainsi, les ECW incarnent une « reterritorialisation » du travail à une époque où les travailleurs sont devenus plus nomades (Waters-Lynch et Potts, 2017).

Ces espaces se développent soit dans des quartiers où ces créatifs se réunissent, soit plus récemment, dans des quartiers ciblés par des projets de revitalisation portés par le pouvoir public. Dans un cas comme dans l'autre, les rapports entre ECW et ville semblent soulever des enjeux de développement urbain qui exigent, selon nous, un renouvellement des méthodes d'urbanisme (Lacaze, 2007).

L'urbanisme étant un outil de l'action publique qui vise l'organisation et l'aménagement des espaces urbains dans une perspective de développement durable, la transformation des milieux du travail et de leurs rapports à la ville nécessite de repenser les cadres d'action hérités de longue date. Il convient d'abord de qualifier les rapports entre les ECW et les espaces urbains afin d'identifier les enjeux qui en découlent pour ensuite interroger les méthodes d'urbanisme dans la construction de ces rapports.

ESPACES DE COWORKING ET URBANISME DE PROJET

L'insertion des ECW dans la ville dépasse les aspects réglementaires dans la mesure où ils présentent une diversité de typologies et s'inscrivent dans des dynamiques plus complexes comme la régénération urbaine (Gandini, 2015 ; Suire, 2015). L'urbanisme de projet, fondé sur les principes de collaboration (Chuah, 2016), invite les gestionnaires des ECW, les usagers, les communautés locales et les institutions à se concerter autour des enjeux de développement du quartier, tels que l'aménagement des espaces publics, la préservation et la mise en valeur d'éléments patrimoniaux, l'entretien quotidien des équipements urbains (mobilier, signalétique, plantations), ou encore la gestion des irritants liés à la centralité, les flux, les déchets et le bruit.

L'urbanisme réglementaire peut constituer une forme d'encadrement nécessaire pour les questions de « marchabilité » (qualité et sécurité de l'expérience du piéton), d'accessibilité des ECW par les modes doux de déplacements (coulées vertes, sentiers piétons, pistes cyclables, etc.) et de connectivité aux réseaux de transports publics (bus, tram, métro) et partagés (voitures et vélos), à condition qu'une dynamique d'urbanisme de projet émerge en amont entre les parties prenantes.

Par ailleurs, la question de la gestion des flux entre les ECW et les espaces urbains dépend de la construction d'une vision commune à propos des statuts des espaces (Desbois, 2014), de l'accessibilité et de la connectivité aux réseaux de transports existants. Dans l'urbanisme de projet, les communautés de travail des ECW sont parties prenantes des processus de réflexion animés par le pouvoir public autour des enjeux de développement et d'aménagement du quartier, mais elles peuvent également devenir des porteuses d'initiatives visant l'amélioration du cadre de vie ou l'ancrage auprès des communautés locales.

UNE APPROCHE RENOUVELEE DES QUESTIONNEMENTS ET DES METHODES POUR L'ETUDE DE L'INTEGRATION DES ESPACES DE COWORKING DANS LA VILLE

La rareté des travaux scientifiques adoptant une approche territoriale – géographique et urbanistique – contraste avec une augmentation significative du nombre d'ECW en milieu urbain. Les connaissances produites par ces approches encore peu explorées ouvrent des perspectives pour mieux outiller l'action publique en matière de politiques de cadre de vie, de mobilité et de développement économique, et pour aider ces communautés de pratiques à structurer leurs actions.

1. Approche par le design et la morphologie urbaine : qualifier l'espace de proximité
2. Renouvellement des catégories d'acteurs dans les rapports ville-espace de coworking: engager l'écosystème dans une démarche d'urbanisme collaborative
3. Approche comparative et regards croisés : circulation des modèles à l'international

CONCLUSION

Si les travaux empiriques, même peu nombreux, ont montré que les ECW et les espaces urbains pouvaient partager des valeurs et des principes d'organisation communs, les approches mobilisées par les disciplines managériales ne permettent guère de qualifier ces rapports. L'urbanisme n'est pas un champ de recherche, mais bien une pratique orientée vers l'action et l'intervention sur le milieu urbain qui offre de nouvelles perspectives d'analyse pour les études urbaines, articulant la dimension physico-spatiale du territoire aux jeux d'acteurs.

En guise de conclusion, il ne suffit pas d'aborder la problématique de l'insertion urbaine des ECW sous l'angle de l'économie métropolitaine et de la mondialisation financière. La complexité des ECW exige de connecter ces processus à des échelles locales afin de prendre la réelle mesure du phénomène au-delà de l'enchantement des responsables politiques face aux discours sur l'innovation et le paradigme de la ville néolibérale.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Chuah V., 2013, *Beyond the Core: The Role of Co-working Spaces in Local Economic Development*. Mémoire de maîtrise en planification urbaine, Columbia University of Technology, New York, NY, États-Unis

Capdevila I., 2014, "Knowledge Dynamics in Localized Communities: Coworking Spaces as Microclusters", SSRN, [En ligne].

Desbois C., 2014, "Le coworking : un mode de travail né de la crise ? L'exemple de Berlin", *Allemagne d'aujourd'hui*, Vol. 210, No.4, 100-109.

Deskmag, 2017, "The 2017 Global Coworking Survey", deskmag, [En ligne].

Fabbri J., Charue-Duboc F., 2016, "Les espaces de coworking : nouveaux intermédiaires d'innovation ouverte ?", *Revue française de gestion*, Vol. 254, No.1, 163-180. Florida R., 2005, *Cities and the Creative Class*, Londres, Routledge.

Gandini A., 2015, "The Rise of Coworking Spaces: A Literature Review", *Ephemera: Theory & Politics in Organization*, Vol. 15, No.1, 193-205.

Glaeser E., 2010, *The Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*, New York, Penguin Books.

Lacaze J.-P., 2007, *Les méthodes de l'urbanisme*, 4e édition, Paris, Presses Universitaires de France.

Moriset B., 2017, "Inventer les nouveaux lieux de la ville créative : les espaces de coworking", *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, Vol. 34, 1-21.

Suire R., 2015, "La performance des lieux de co-création de connaissances : le cas des FabLab", Université de Caen, Université de Rennes 1, Centre de Recherche en Économie et Management - CREM, CNRS, [En ligne].

Waters-Lynch J., Potts J., 2017, "The social economy of coworking spaces: a focal point model of coordination", *Review of Social Economy*, [En ligne].

De l'insertion urbaine aux politiques publiques. Les espaces de coworking d'Orléans, Tours et Blois

*From the urban insertion to the public policies.
The coworking spaces of Orléans, Tours and Blois*

Divya LEDUCQ
Maître de conférences
Université de Tours
UMR CNRS 7324, Cités, Territoires, Environnement et Sociétés (CITERES)
divya.leducq@univ-tours.fr

Christophe DEMAZIÈRE
Professeur
Université de Tours
UMR CNRS 7324, Cités, Territoires, Environnement et Sociétés (CITERES)
christophe.demaziere@univ-tours.fr

RESUME :

Les espaces de coworking (ECW) connaissent depuis plusieurs années un développement fulgurant, qui conduit à interroger, pour la décennie à venir, leur place dans l'économie des territoires, dans l'évolution des tissus urbains et dans les politiques urbaines. Une spécificité de la France est que la dynamique d'ouverture d'ECW dans toute l'étendue des systèmes urbains - des métropoles aux villages - est redoublée par l'action volontaire de nombreuses collectivités territoriales. Nous travaillons à démontrer deux hypothèses : (i) L'analyse de l'insertion urbaine des ECW renseigne sur les progrès à faire par les politiques urbaines ; (ii) La Région soutient la création et favorise la mise en réseau des ECW qui sont perçus comme recouvrant des enjeux de développement déjà identifiés. Cette communication apporte une première série de résultats à partir d'une étude des ECW d'Orléans, Tours et Blois, soit trois grandes villes qui jouent un rôle majeur dans le développement d'une région française au rayonnement relativement modeste, le Centre-Val de Loire.

Mots-clés : tiers-lieux ; Développement urbain durable ; Travail ; Transition numérique ; Politiques publiques.

ABSTRACT :

Since the beginning of 2010's, the number of coworking spaces (ECW) rapidly increased, which leads to question, for the upcoming decade, their place in the economy of territories, in the evolution of urban fabrics and in urban policies. A French' specificity is that ECW's opening-up dynamic in the whole range of urban systems - from metropolises to villages - is strengthened by the intentional action of many local authorities. Our work aims to demonstrate the two following hypotheses. Firstly, the ECW's urban insertion analysis provides information on the room for improvement of urban policies. Secondly, the Regional Authority supports the creation and promotes the networking of ECWs which are perceived as covering already identified development issues. This paper provides a first set of results based on a study of the Orléans, Tours and Blois ECWs, three major cities that play a major role in the development of the relatively modest French Region, Centre Loire Valley.

Keyword: third-places; Digital transition; Public policies; Sustainable urban development; Work.

Cette communication s'inscrit dans le Programme CFCQU Samuel de Champlain « Urbanisme & Espaces de coworking » (2017-2019) et vise à la fois à présenter les premiers résultats obtenus par l'équipe de la Région Centre Val de Loire mais aussi à discuter avec les autres panelistes autour du coworking d'un agenda de recherche pour la période 2019-2021.

Les tiers lieux en général – et les espaces de coworking (ECW) en particulier – connaissent depuis plusieurs années un développement fulgurant, qui conduit à interroger, pour la décennie à venir, leur place dans l'économie des territoires, dans l'évolution des tissus urbains et dans les politiques urbaines (Ananian et Leducq, 2017, Besson, 2017 ; Liefooghe et Leducq, 2017 ; Moriset, 2017). Les ECW rendent visibles des mutations économiques structurelles à l'échelle mondiale : essor du numérique, externalisation de nombreuses fonctions de l'entreprise, individualisation et précarisation sur le marché du travail, montée de l'économie collaborative... Au plan géographique, l'apparition des ECW semble concerner en premier lieu les métropoles, dans la mesure où celles-ci abritent nombre d'individus et collectifs engagés dans l'économie culturelle, créative et numérique (Florida, 2005 ; Liefooghe, 2015) et capables de transformer des aléas (ruptures professionnelles, friches urbaines) en opportunités de développement (Desbois, 2014). Ainsi, Barcelone compte une centaine d'ECW, ce qui la placerait en tête des villes européennes (Capdevila, 2017). Pour l'Italie, on ne s'étonne guère que Milan occupe le premier rang, en raison de son statut de capitale économique du pays (Mariotti, Pacchi et Di Vita, 2017). Cependant, l'évolution générale de l'économie et de la société, comme les migrations inter et intrarégionales (qui concernent fortement les populations les plus dotées en qualifications et en capital social), contribuent à expliquer une tendance récente (et croissante ?) à l'ouverture et au développement d'ECW dans des espaces non métropolitains. Il peut s'agir d'agglomérations de taille moyenne, de petites villes, de villages... Certains ECW sont reliés aux très grandes villes françaises et s'inscrivent alors dans la « métropole France » au sens de Veltz (2014). D'autres promoteurs d'ECW jouent au contraire sur le retrait et le caractère supposé convivial et propice aux échanges des bourgs et centre-bourgs.

Une spécificité de la France (à la différence de l'Angleterre, du Canada ou de l'Espagne, par exemple) est que la dynamique d'ouverture d'ECW dans toute l'étendue des systèmes urbains est redoublée par l'action volontaire de nombreuses collectivités territoriales. Celles-ci financent de l'immobilier et les équipements dédiés et contribuent parfois au fonctionnement ou à la mise en réseau des ECW. Mais la logique de développement des ECW n'est pas celle des technopôles, incubateurs ou autres dispositifs d'innovation et le succès est loin d'être garanti (Demazière *et alii*, 2015 ; Besson, 2017). Se pose la question de la complémentarité ou de la concurrence entre des initiatives privées (marchandes ou associatives) et des interventions publiques, mais aussi celle de la capacité des collectivités à mobiliser leurs politiques d'urbanisme et de développement économique pour accompagner les ECW quel que soit le mode de portage de ceux-ci.

La multiplication des ECW peut-elle favoriser davantage de mixité fonctionnelle ? Ou bien, l'inscription des ECW dans des projets urbains emblématiques produit-elle une déqualification de la ville plus ordinaire ? Permet-elle d'assurer la diffusion d'une culture du numérique et de l'entrepreneuriat dans un quartier défavorisé, ou constitue-t-elle une enclave générant du conflit ? L'analyse de l'insertion urbaine des ECW (de la forme architecturale au rapport à la rue, de la régulation de l'accès aux projets menés avec les communautés locales, de la signalétique à l'accessibilité) ne renseigne-t-elle sur les progrès à faire par les politiques urbaines ?

Cette communication aborde ces questions à partir d'une étude des ECW d'Orléans, Tours et Blois, soit trois grandes villes qui jouent un rôle majeur dans le développement d'une région française au rayonnement relativement modeste, le Centre-Val de Loire. Ces agglomérations – en particulier Orléans et Tours – concentrent l'essentiel des services supérieurs, de l'appareil industriel et des structures d'enseignement supérieur et de recherche du Centre-Val de Loire. Tandis que la plupart des villes petites ou moyennes de la région souffrent de la désindustrialisation et du vieillissement (Demazière, 2014), on fait ici l'hypothèse que ces agglomérations, situées en situation intermédiaires dans la hiérarchie urbaine française, seraient plus déstabilisées que favorisées par le développement de l'économie de la connaissance. Ceci renforce le besoin pour les collectivités territoriales concernées (des EPCI à la région) de tenter de construire une capacité d'action collective en matière d'ECW. On rejoint ici un dilemme énoncé par S Deraeve (2014) à propos des agglomérations françaises de 200 à 500 000 habitants : « Trop petites pour prétendre développer les mêmes stratégies d'appui à la performance économique et à l'innovation que les métropoles, elles sont aussi trop grandes pour y renoncer » (Deraeve, 2014, p. 26). Dans les cas d'Orléans et de Tours, la candidature au label French Tech (échec quant au résultat mais succès dans la mobilisation locale) ou l'accession au statut de « métropole » favorisent-elles un essor des ECW ? Produisent-elles ou non la maturation d'un urbanisme non plus planificateur (Besson, 2017), mais parvenant à composer avec l'agilité (et la fragilité) des ECW ?

Le développement des ECW mérite également d'être mis en perspective à l'échelle régionale. L'espace de la Région Centre-Val de Loire constitue un laboratoire d'observation particulièrement intéressant : le nombre des ECW est passé de 2 en 2013 à 22 en 2017, de nombreux projets sont en émergence. La Région en soutient la création et favorise leur mise en réseau, car les ECW sont vus comme recouvrant des enjeux déjà identifiés. On peut citer ici (i) le développement économique et industriel futur (ancrage et formation des ressources humaines, soutien à l'innovation), (ii) l'armature urbaine et le maillage de l'espace régional et (iii) l'urbanisme (mobilités, régénération spatiale des quartiers). Cependant, le succès et la diffusion spatiale des espaces de coworking (ECW) dans les espaces urbains et ruraux, tout autant que leur apparente fragilité (modèle économique, fréquentation fluctuante, développement induit...), interrogent quant aux externalités positives et négatives induites pour les territoires d'implantation. Au niveau régional, dans quelle mesure les ECW peuvent-ils contribuer à rétablir une équité territoriale entre les pôles majeurs de la hiérarchie urbaine, les villes moyennes et les espaces ruraux ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ananian P., Leducq D., nov. 2017 (en évaluation) Urbanisme et espaces de coworking : revue critique et approche renouvelée pour l'étude des (mi-) lieux urbains de l'innovation, *Cybergéo*.

Besson R., 2017, Rôle et limites des tiers-lieux dans la fabrique des villes contemporaines », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 34 URL : <http://tem.revues.org/4184>

Capdevila I., 2017, Knowing communities and the innovative capacity of cities, *City, Culture and Society*, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ccs.2017.05.003>

Demazière C., Fache J., Houiller-Guibert C.-E., Linossier R., Besson R., 2015, Dispositifs publics d'innovation à Grenoble, Nantes et Rennes. Entre mise en réseaux et projets d'aménagement", in Campagnac-Ascher E. (ed.) *Economie de la connaissance : une dynamique métropolitaine ?* Paris, Le Moniteur, pp. 83-112.

Demazière C. (dir.), 2014, *Observation des dynamiques économiques et stratégies des villes petites et moyennes en région Centre (ODES), Volume 1 : analyse des dynamiques de développement de 16 villes petites et moyennes*, rapport de recherche pour la Région Centre, UMR CITERES.

Deraève S., 2014, *Stratégies territoriales d'innovation et mobilisation du capital humain dans les villes intermédiaires, les exemples d'Angers et de Reims*, thèse de doctorat, Université Reims-Champagne Ardenne.

Desbois C., 2014, "Le coworking : un mode de travail né de la crise ? L'exemple de Berlin", *Allemagne d'aujourd'hui*, Vol. 210, No.4, 100-109.

Florida R., 2005, *Cities and the Creative Class*, Londres, Routledge.

Liefooghe C., 2015, La créativité : nouvelle ressource économique pour les territoires ? in E. Campagnac-Ascher (dir.), *Economie de la connaissance : une dynamique métropolitaine ?*, Paris, Editions Le Moniteur, pp. 137-157.

Liefooghe C., Leducq D. (eds.), 2017, "La révolution numérique : tiers-lieux, hauts-lieux et territorialisation", *Territoire en Mouvement*, [En ligne], No. 34. URL : <https://tem.revues.org/4112>

Mariotti I., Pacchi C., Di Vita S. (2017), Coworking Spaces in Milan: ICTs, Proximity, and Urban Effects", *Journal of Urban Technology*, à paraître.

Moriset B., 2017, "Inventer les nouveaux lieux de la ville créative : les espaces de coworking", *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, Vol. 34, 1-21.

Veltz P., 2012, *Paris, France, Monde. Repenser l'économie par le territoire*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'aube.

Espaces de coworking et projet urbain : enjeux et perspectives de collaboration entre gestionnaires et fonctionnaires à Montréal

Coworking Spaces and the Urban Project approach: Issues, Perspectives and Collaboration between Managers and City Officials in Montreal

Priscilla ANANIAN

Professeure

Université de Québec à Montréal, Québec, Canada

ananian.priscilla@uqam.ca

Florence PAULHIAC-SCHERRER

Professeure

Université de Québec à Montréal, Québec, Canada

paulhiac.florence@uqam.ca

Ugo LACHAPELLE

Professeur

Université de Québec à Montréal, Québec, Canada

lachapelle.ugo@uqam.ca

RESUME :

Depuis quelques années, des espaces de coworking investissent les quartiers péri-centraux de Montréal contribuant à générer de nouvelles dynamiques urbaines en matière de programmation et d'animation des quartiers, de mobilité et de développement économique. Seraient-ils pour autant impliqués dans une démarche de projet urbain ? Cette contribution vise à porter un regard critique sur la participation du numérique dans la production de la ville, notamment par la voie du projet urbain. Ce regard critique est basé sur un travail inédit de cartographie des espaces de coworking montréalais et des dynamiques de transformation de leurs environnements urbains et la perception des gestionnaires de ces espaces et des fonctionnaires des arrondissements. Il en ressort d'autres modalités d collaboration potentielles entre ces acteurs dans l'amélioration de la qualité du milieu de vie, plus incrémentales, qui ne passent pas nécessairement par la voie d'un projet d'ensemble.

Mots-clés : espaces de coworking, projet urbain, gestionnaires, fonctionnaires municipaux, Montréal

ABSTRACT:

For a few years, Coworking Spaces have flourished in Montreal's pericentral districts. According to some, this situation led to new urban dynamics in terms of neighborhood programming, mobility, urban transportation, and economic development. However, can we claim that Coworking Spaces are the result of an emphasis on the Urban Project approach rather than Urban Planning? Our critical analysis examines an original cartography of Montreal's Coworking Spaces to determine the impact that new technologies have played in designing the city. We place particular focus on urban transformations that occurred following the establishment of these spaces, and the diverging visions of the Coworking Space managers and City Officials concerning their utility. Our research suggests incremental forms of collaboration between these actors are emerging, which— without leading to an intensive comprehensive planning— do appear to increase the quality of the urban environment.

Keywords: coworking Spaces, Urban Project approach, Managers, City Officials, Montreal

ESPACE DE COWORKING ET PROJET URBAIN

Montréal, ville francophone en Amérique du Nord, reconnue pour sa concentration d'activités technologiques et créatives, a orienté dernièrement ses politiques publiques sous le référentiel de la ville intelligente et de la ville durable. Dotée d'un Quartier de l'innovation depuis 2013, d'une trentaine d'espaces de coworking et d'entreprises chefs de file dans le domaine des technologies et du jeu vidéo, Montréal voit le paysage et les dynamiques de ses quartiers se modifier par l'insertion urbaine de ces activités..

Toutefois, cette problématique soulève des enjeux qui ont très peu été traités dans la littérature scientifique, essentiellement orientée sur le management et la géographie économique. Les espaces de coworking (tiers-lieux entre le lieu de travail et le lieu de domicile) ne font pas exception à ce constat, alors que les pratiques de l'urbanisme et de la planification urbaine mobilisent ces nouveaux espaces de travail comme leviers de régénération urbaine (Liefoghe, 2010).

L'insertion urbaine des espaces de coworking est à mettre en relation avec la notion du "Work-Live and Play" popularisée par les écrits de Richard Florida (2010) et la montée de l'intérêt des collectivités territoriales pour l'impact du numérique dans la fabrication des villes, à travers les nouveaux espaces de travail et d'innovation technologique notamment.

Parmi ces stratégies se trouvent les quartiers de l'innovation et les espaces de coworking, mobilisés comme des outils de projet de développement territorial aux frontières des technologies, de l'urbanisme et de la promotion immobilière. Pour Ygitcanlar, Velibeyoglu et Martinez-Fernandez (2008), la nouvelle génération de ces quartiers et tiers-lieux prend en compte l'importance de l'habitat, du travail, de l'apprentissage et du loisir dans une dynamique de reterritorialisation des activités en ville (Hutton, 2006).

Ce changement de paradigme présenté par la géographie économique met l'accent sur l'échelle du quartier et sur les facteurs *soft* de localisation des entreprises et des travailleurs de la nouvelle économie, notamment la classe créative (Florida, 2005). Ces facteurs concernent le plus souvent la qualité des services urbains, des aménités, ou encore la qualité architecturale et urbanistique des lieux.

Ce processus de « retour en ville » explique en partie la concentration des espaces de coworking en milieu urbain. Ces espaces, souvent cités comme des alternatives à l'organisation hiérarchique du milieu de travail en réponse à l'émergence de nouvelles technologies d'information et de communication, sont aussi considérés comme des solutions aux problématiques d'ordre socio-économique dans un contexte de crise, qui pousse à entreprendre et amorcer un processus de régénération urbaine (Capdevila et Moilanen, 2013; Merkel, 2015).

Gandini (2015) affirme que même si le phénomène des espaces de coworking est global (il existe plus de 13.800 espaces de coworking dans le monde selon le recensement 2017 de Deskmag¹), il entretient des rapports locaux significatifs, au point d'orienter les politiques publiques vers la création de quartiers thématiques autour de l'innovation, de la culture et de la créativité. Katz et Bradley (2014) font remarquer que l'aménagement de ces quartiers et tiers-lieux va au-delà du changement de zonage et d'occupation du sol.

¹ <http://www.deskmag.com/en/background-of-the-2017-global-coworking-survey>

Dans le même ordre d'idées, le discours fonctionnaliste de la planification évolue depuis quelques années vers une approche intégrative (Fainstein, 2000 ; Healey, 1998) conjuguant développement économique et redéploiement des autres activités urbaines.

Le projet urbain est présenté comme une alternative à cette méthode de planification répondant à l'évolution du contexte socio-économique et aux stratégies néolibérales (Max

Raynaud, 2014). L'urbanisme auquel font référence les auteurs se base sur des principes d'aménagement de « marchabilité », de densité et de mixité avec des aménités culturelles, ludiques et commerciales qui devraient attirer la force de travail créative et bénéficier à ceux qui résident déjà dans le quartier, alors que d'autres auteurs évoquent le risque de gentrification. On peut alors s'interroger sur la pertinence d'une logique de projet urbain entre les acteurs du développement économique, plus particulièrement les gestionnaires des espaces de coworking et les acteurs du développement urbain, dans la mesure où le rôle de l'État évolue. Ce dernier tend en effet à passer d'une approche réglementaire limitée à l'élimination des freins au développement à une planification progressive engagée dans un processus de collaboration et de consultation publique.

Dans le contexte montréalais, le terme de projet urbain, bien qu'inscrit en tant que tel dans le Plan d'urbanisme, fait souvent référence à de grands projets où la maîtrise du foncier et d'ouvrage est sous le contrôle du secteur privé. Toutefois, l'insertion urbaine des espaces de coworking mobilise des échelles plus fines de collaboration entre les acteurs en matière de cadre de vie, mobilité et développement économique. Afin de développer une approche critique de la notion de projet urbain à partir de l'apport du numérique, notre méthodologie a consisté en une analyse de l'environnement de proximité des espaces de coworking (échantillon de 6 cas) et un groupe de discussion qui a réuni une douzaine de gestionnaires de ces espaces et des fonctionnaires municipaux.

UN DESEQUILIBRE EN MATIERE DE SERVICES ET AMENITES URBAINES A PROXIMITE DES ESPACES DE COWORKING MONTREALAIS

Cadre de vie

La qualité de l'environnement de proximité des espaces de coworking est très variable et présente une grande variété de caractéristiques en fonction de la localisation et des dynamiques de transformation présentes dans le quartier. La cartographie des espaces de coworking a montré une concentration particulière dans les quartiers péricentraux, surtout le long de la ligne orange du métro. Bien que quelques espaces de coworking se situent dans le centre-ville, la grande majorité de ces tiers-lieux se trouve dans des quartiers périphériques, où la disponibilité et le prix de l'immobilier sont plus abordables.

Mobilité

Au niveau de la mobilité, nous avons pu observer une grande variété dans les modes de transport situés à proximité des six espaces étudiés, en plus d'accessibilités diverses. Si ces espaces sont connectés aux réseaux de transport en commun, l'offre en matière de déplacement est très variable. Alors que les espaces de coworking situés dans les quartiers centraux bénéficient d'un large éventail de possibilités (autopartage, vélo partagé, métro, etc.), ceux situés dans des quartiers péricentraux sont généralement dépourvus de pistes cyclables et de stations de voiture ou vélo partagés.

La qualité de la « marchabilité » varie en conséquence, dans la mesure où la majorité des espaces étudiés, bien que localisés à distance de marche (500 mètres) du réseau public de transport, se trouvent dans des environnements où les déplacements piétonniers ne sont que peu favorisés. Parmi les facteurs qui limitent la marche à pied se trouvent les barrières urbaines générées par le chemin de fer ou encore les autoroutes urbaines.

Développement économique

La diversité des quartiers d'implantation des espaces de coworking se reflète également dans le type de développement économique. Hors We Work, qui s'inscrit dans la dynamique propre aux quartiers des affaires, la majorité des autres espaces étudiés se trouve dans des quartiers où des écosystèmes d'activités de la Nouvelle Économie émergent, comme le Plateau Mont-Royal, le Mile-End, le Mile Ex et le Sud-Ouest. Toutefois, ces activités ne sont pas les seules

à redynamiser ces quartiers. La fonction résidentielle, qui s'intensifie avec la construction de nouveaux condominiums et la revitalisation d'artères commerciales, participe également au développement économique de ces quartiers.

DES CONDITIONS FAVORABLES A UNE LOGIQUE DE PROJET URBAIN ? PERCEPTION DES GESTIONNAIRES DES ESPACES DE COWORKING ET DES FONCTIONNAIRES MUNICIPAUX

Les enjeux de qualité de cadre de vie, mobilité, et développement économique intéressent autant les gestionnaires des espaces de coworking que les acteurs publics du développement urbain. Le groupe de discussion entre ces acteurs a fait ressortir que les atouts de localisation peuvent souvent se transformer en faiblesses. Par exemple, la venue des espaces de coworking et d'autres activités technologiques dans le quartier peut avoir un impact sur la hausse des loyers, menaçant même leur pérennité dans le quartier. Le tableau ci-dessous résume la perception de la part des gestionnaires des espaces de coworking et des fonctionnaires concernant les leviers, les freins et les blocages d'actions à entreprendre pour améliorer l'insertion de ces tiers-lieux au niveau de l'aménagement urbain.

Leviers	
Point de vue des gestionnaires	Point de vue des fonctionnaires
<p>Les gestionnaires doivent se fédérer au sein d'une organisation et contribuer à la régénération des quartiers</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> en revalorisant d'anciens bâtiments, <input type="checkbox"/> en améliorant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, <input type="checkbox"/> en créant des installations et des aménagements éphémères. <p>Les fonctionnaires devraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> reconnaître les impacts sociaux et économiques des espaces de coworking dans les quartiers <input type="checkbox"/> se doter de différents mécanismes pour soutenir leurs activités (création d'une zone d'incitation, intégration des gestionnaires dans les processus de planification, reconnaissance administrative et juridique des espaces). 	<p>Les fonctionnaires doivent stimuler la collaboration entre divers acteurs et le développement des quartiers afin d'anticiper les besoins futurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> en renforçant le parc immobilier de la Ville, <input type="checkbox"/> en proposant des programmes d'aménagement, de verdissement et d'apaisement de la circulation, <input type="checkbox"/> en créant des leviers d'action pour contrer la spéculation foncière. <p>Les gestionnaires devraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> mieux comprendre le rôle du gestionnaire public, <input type="checkbox"/> se fédérer autour d'un organisation, <input type="checkbox"/> se faire connaître ainsi que faire connaître leurs besoins auprès de
Freins et blocages	

- La spécificité des espaces de coworking vis-à-vis des autres commerces (absence de reconnaissance de leurs activités par la Ville et les acteurs stratégiques)
- Le problème du financement d'une structure mixte (refus de la Ville de les aider et de les appuyer financièrement)
- Le déplacement des flux et la déstabilisation de la dynamique commerciale (perturbation de la vie existante du quartier et des stratégies d'aide à la dynamique commerciale)
- L'empiètement sur la sphère publique (refus par la Ville de permettre à des entreprises d'utiliser le domaine public)

CONCLUSION

À la lumière de la perception des rôles respectifs de ces acteurs, nous pouvons interroger la pertinence de la notion de projet urbain pour assurer un meilleur arrimage des contributions mutuelles entre espaces de coworking et milieu urbain en matière de cadre de vie, mobilité et développement économique. Il en ressort surtout la nécessité de renforcer la communication entre les gestionnaires de ces espaces et les acteurs municipaux afin de mieux comprendre et reconnaître le rôle de chacun. D'autre part, il s'agit d'exposer le cadre d'action de chaque catégorie d'acteurs pour que sur des enjeux partagés – comme le déploiement de l'offre en matière de mobilité, l'amélioration des conditions de marchabilité, d'animation et de programmation des espaces publics – il y ait des possibilités de mutualiser des ressources et renforcer des leviers, à travers par exemple des stratégies d'acquisition foncière ou d'aménagements éphémères. En réponse à la question « que reste-t-il du projet ? » posée dans le cadre du colloque, on suggère une approche plus incrémentale et adaptée à la flexibilité et à l'esprit de collaboration qui caractérisent les acteurs impliqués dans les espaces de coworking et qui pourraient inspirer les pratiques de l'urbanisme d'aujourd'hui.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Capdevila I. et Moilanen, J. (2013). *Innovation in Localized Spaces of Collaboration*. Communication présentés lors de la Participatory Innovation Conference 2013, Lahti, Finlande.

Fainstein, S. (2000). New Directions in Planning Theory. *Urban Affairs Review*, 35(4), 451-478.

Florida, R. (2010). *The Great Reset. How New Ways of Living and Working Drive Post-Crash Prosperity*. New York : Harper Collins Publishers.

Gandini, A. (2015). The Rise of Coworking Spaces : A Literature Review. *Ephemera : Theory & Politics in Organization*, 15(1), 193-205.

Healey, P. (1998). Collaborative Planning in a Stakeholder Society. *Town Planning Review*, 69(1), 1-21.

Katz B. et Bradley J. (2014). *The Metropolitan Revolution: How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy*. Washington : Brookings Institution Press.

Liefooghe, C. (2010). Économie créative et développement des territoires : enjeux et perspectives de recherche. *Innovations*, 31(1), 181-197.

Max Raynaud, M. (2014). Design urbain et grands projets : politique publique ou politique privée. Dans M. Hubert, P. Lewis et M. Max Raynaud (dir.), *Les grands projets urbains : territoires, acteurs et stratégies* (p. 141-170). Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.

Merkel J. (2015). Coworking in the City. *Ephemera : Theory & Politics in Organization*, 15(1), 121-139.

Yigitcanlar, T., Velibeyoglu, K. et Martinez-Fernandez, C. (2008). Rising Knowledge Cities: the Role of Urban Knowledge Precincts. *Journal of Knowledge Management*, 12(5), 8-20.

Impression Université de Lille - juin 2018 - Lille, France

ISBN : 978-2-9522970-2-8

EAN : 9782952297028