



HAL
open science

Planonomie

Thomas Buhler

► **To cite this version:**

| Thomas Buhler. Planonomie. Géographie. Université de Franche Comté, 2021. tel-03864246

HAL Id: tel-03864246

<https://hal.science/tel-03864246v1>

Submitted on 21 Nov 2022

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 - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

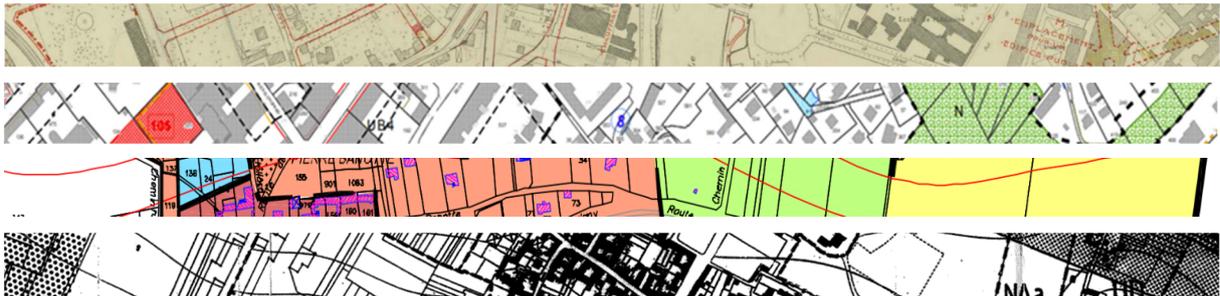
Dossier pour une
Habilitation à diriger des recherches

Thomas BUHLER

Tome 1

Planonomie.

À la recherche des régularités textuelles et visuelles que façonne la planification urbaine



Présenté et soutenu le 30 Novembre 2021, à Besançon

Discuté avec un jury composé de :

Samuel CARPENTIER-POSTEL (garant)	Université de Franche-Comté
Pierre FRANKHAUSER (rapporteur interne)	Université de Franche-Comté
Caroline GALLEZ (examinatrice)	Université Gustave Eiffel
Lewis D. HOPKINS (examinateur)	University of Illinois at Urbana-Champaign (USA)
Vincent KAUFMANN (examinateur)	Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (CH)
Laurent MATTHEY (rapporteur externe)	Université de Genève (CH)
Philippe MENERAULT (rapporteur externe)	Université de Lille

Remerciements

Ce travail d'HDR n'aurait jamais pu exister sans l'aide, les conseils, le temps, le soutien et la sympathie des personnes suivantes grâce à qui j'ai beaucoup appris ces dernières années :

(par ordre alphabétique)

- Marion BENDINELLI
- Célestine BUHLER
- Gaël BUHLER
- Samuel CARPENTIER-POSTEL
- Emeline COMBY
- Jean-Christophe FOLTETE
- Yuting HE
- Hélène HOUOT
- Pauline JOBARD
- Barbora KRBCOVÁ
- Virginie LETHIER
- Marion NATIVEL
- Goulven OIRY
- Thilo von PAPE
- Guénolé POLINE
- François RUNGE
- Yohan SAHRAOUI
- Richard STEPHENSON
- Christopher SUTCLIFFE
- Gilles VUIDEL
- Inka WISSNER

Sommaire

Remerciements.....	2
Avant-propos	4
Table des abréviations	5
Introduction générale.....	7
Chapitre 1 : « Plans ».....	9
1.1 « Planification urbaine » et « plans » : de quoi parle-t-on ?	12
1.2 Planification urbaine, de l'émergence à la diffusion.....	15
1.3 Planification urbaine, une histoire française.....	27
1.4 Quand la recherche urbaine se désintéresse des plans.....	32
Chapitre 2 : « Discours »	40
2.1 Le discours et son analyse, quelques précisions	41
2.2 L'analyse de discours en urbanisme.....	47
2.3 Propositions méthodologiques pour une analyse systématique des corpus de plans.....	54
Chapitre 3 : « Régularités »	73
3.1 Le contexte national est - et reste - déterminant sur les discours locaux	75
3.2 Le « flou » comme ressource discursive majeure en planification urbaine.....	88
3.3 « Les plans ressemblent plus à leur temps qu'à leur version précédente »	104
3.4 « On ne peut plus rien dire » : quand les visuels servent à suggérer ce qui ne peut être écrit.....	109
Chapitre 4 : « Pluralité »	125
4.1 Un champ scientifique qui priorise trois types de travaux.....	128
4.2 Pour des approches nomothétiques en urbanisme	144
4.3 Perspectives planonomiques.....	155
Conclusion générale	163
Bibliographie	165
Annexes.....	178
Annexe I : analyse de représentativité des PDU et des LTPs considérés.....	178
Annexe II : ensemble des lemmes et termes pris en compte dans le travail comparatif franco-anglais (PDU/LTP).....	180
Résumé.....	184

Avant-propos

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je souhaite expliciter deux précisions stylistiques importantes qui ont présidé à la rédaction de ce document, et ceci afin de ne pas (trop) brusquer le lecteur.

Tout d'abord, ce document a été rédigé principalement en français, comme l'exige l'exercice d'habilitation à diriger des recherches en France. Cela dit, ce document a une part totalement assumée d'enchaînements et d'enchâssements entre langues française et anglaise. Ce choix a été fait puisque (1) le jury de ce travail d'habilitation compte la présence d'un membre anglophone, et (2) que comme chacun sait « *traduire c'est trahir* » (au moins un peu). En conséquence, le document proposera les citations dans leur langue d'origine, le plus souvent en anglais. Par ailleurs, les visuels et schémas seront en partie en anglais, afin de permettre une meilleure diffusion et compréhension possible des développements proposés dans cette HDR. Pour finir, certains termes anglais dont la traduction française n'est pas toujours totalement satisfaisante (comme *planning discourse*, *pattern* etc.) seront laissés en anglais, en italique (ou entre guillemets simples lorsqu'il s'agit d'une citation), au milieu de paragraphes en français, au risque de passer parfois pour un locuteur de franglais.

Un second principe stylistique fondamental a été suivi celui d'une lecture facilitée, et en conséquence de formulations utilisant le masculin d'accord majoritaire, le masculin de généralité (ex : « les acteurs de l'urbanisme », « le lecteur » etc.) et autres formulations qui portent en elles - j'en ai bien conscience - quelques archaïsmes et logiques de domination genrée. Disons-le donc ici tout à fait explicitement : ces formulations ont été retenues pour leur concision et leur efficacité, et ne se veulent en aucun cas discriminatoire ou ne voudraient minorer l'importance des femmes dans les progrès et les connaissances en urbanisme praticien et de recherche.

Table des abréviations

ACP : analyse en composantes principales

ADEME : agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AESOP: *association of european schools of planning*

ADT : analyse de données textuelles

AFC : analyse factorielle des correspondances

ALUR : accès au logement et un urbanisme renouvelé (loi)

ACSP: *association of collegiate schools of planning*

BCE : banque centrale européenne

BHNS : bus à haut niveau de service

CDA: *critical discourse analysis*

CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CERTU : centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CNU : conseil national des universités

CNRS : centre national de la recherche scientifique

CQL: *corpus query language*

DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EMD : enquête ménages déplacements

ENE : engagement national pour l'environnement (loi)

ENTD : enquête nationale transport - déplacements

EUP : école d'urbanisme de Paris

INSEE : institut national de la statistique et des études économiques

ISOCARP: *international society of city and regional planners*

IUP : institut d'urbanisme de Paris

HDR : habilitation à diriger des recherches

LAURE : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LOF : loi d'orientation foncière

LOTI : loi d'orientation des transports intérieurs

LTP: *local transport plans*

MCF : maître de conférences

MIT: *Massachusetts institute of technology*

NLP: *natural language processing*

PAEE : plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension

PDU : plan de déplacements urbains
PLH : programme local de l'habitat
PLU : plan local d'urbanisme
POS : plan d'occupation des sols
PU : professeur des universités
SCoT : schéma de cohérence territoriale
SD : schéma directeur
SDAU : schéma directeur d'aménagement et urbanisme
SFU : société française des urbanistes
SMTC : syndicat mixte des transports en commun
SRU : solidarité et renouvellement urbains (loi)
TAL : traitement automatique des langues
TEI: *text encoding initiative*
TOD: *transit-oriented development*
TXM : textométrie (logiciel)
ZAC : zone d'aménagement concerté
ZUP : zone d'urbanisation prioritaire

Introduction générale

Le titre de ce travail d'habilitation a peut-être quelque peu interpellé ou étonné le lecteur. Un néologisme étrange (?) pour commencer, suivi d'un sous-titre explicatif qui parle de « régularités textuelles et visuelles » (?) qui seraient « façonnées » (?) par la planification urbaine. Une explication de texte, et surtout de termes, s'impose dès l'introduction.

Les recherches dont nous allons traiter dans ce travail d'habilitation¹ proposent en effet de considérer les *textes* et les *visuels* présents dans les plans (locaux, d'urbanisme ou de transports urbains) comme des matériaux de recherche de premier choix, et de les analyser à l'aide de méthodes spécifiques, explicites, reproductibles et surtout systématiques. Concrètement, il s'agit d'une méthode d'analyse de discours qui s'appuie sur la textométrie pour les éléments textuels, sur l'analyse de contenu visuel pour les cartes, photographies etc., et plus ponctuellement sur des entretiens d'explicitation avec les acteurs qui ont œuvré à l'élaboration de ces plans.

Ces développements méthodologiques permettent de tester directement certaines hypothèses et questions importantes du champ de l'urbanisme et des études urbaines, sur lesquelles la littérature offre étrangement peu de résultats qui seraient à la fois basés sur des données empiriques et généralisables au-delà d'un nombre réduit de cas (*ex* : *L'Etat a-t-il toujours une influence sur la planification locale ? L'urbanisme est-il l'idiot utile du néolibéralisme urbain ? Les plans locaux disent-ils tous la même chose ? L'europanisation de la planification locale a-t-elle (eu) lieu ?*).

La réflexion théorique qui préside à ce développement méthodologique peut être résumée de manière assez simple : les *plans* sont des artefacts produits par les acteurs de la planification urbaine, de manière répétée, datée, localisée et contextualisable. Cette pratique de planification urbaine s'est diffusée peu à peu pour devenir aujourd'hui quasi-généralisée à l'échelle mondiale. Le rythme de publication et de révision de ces divers documents locaux génère une masse d'informations textuelles et visuelles dont la recherche en urbanisme et en études urbaines s'est petit-à-petit dessaisi, privilégiant le plus souvent l'étude de la « gouvernance » et autres « jeux d'acteurs », c'est-à-dire les processus d'élaboration, plus que les *plans* eux-mêmes qui sont les produits - figés et statiques - de ces processus (Hopkins & Knaap, 2018).

Les méthodes utilisées dans ce travail, et notamment la textométrie, se sont diffusées depuis seulement quelques décennies en sciences humaines et sociales, par l'entremise de logiciels comme *Wordmapper* ou *Alceste* dès les années 1990, puis ensuite sous des formes libres comme *TXM* ou *IRaMuTeQ*. Ces outils ouvrent de nouvelles perspectives. Les méthodes systématiques développées dans cette HDR, actuellement utilisées sur des corpus de taille moyenne de l'ordre de plusieurs dizaines de *plans*, permettent d'identifier

¹ Il semble exister un grand nombre de types d'habilitations à diriger des recherches (HDR). La présente HDR vise plutôt à mettre en perspective des travaux déjà publiés, parfois à plusieurs mains, et de les situer au sein du champ de recherche en urbanisme et en études urbaines.

des *régularités* dans les discours de ces documents. Ces *régularités* observées peuvent être de nature thématiques, comme par exemple l'importance de la marche et de la santé dans les Local Transport Plans (LTP) anglais comparativement aux Plans de Déplacements Urbains (PDU) français des mêmes années, ou stylistiques (comme par exemple l'émergence du discours flou en planification urbaine). Ces *régularités* statistiques permettent d'identifier des contextes, c'est-à-dire des configurations d'acteurs, des déséquilibres de pouvoir entre ceux-ci, ou des séquences temporelles de planification qui entraînent l'émergence de certains types de discours.

Enfin, *planonomie* (plans + *nomos*) désigne² ce type d'approches qui proposent de travailler de manière systématique sur de moyens ou grands corpus de documents de planification dans leur matérialités textuelle et visuelle, et qui visent à identifier des *régularités* statistiques explicatives, afin de contribuer ainsi à la stabilisation théorique des connaissances en urbanisme et en études urbaines.

Ce travail se veut être à la fois un état d'avancement de recherches menées depuis 2015, une réflexion quant au positionnement de celles-ci au sein du champ de recherche, et un développement de perspectives que celles-ci permettent. Le plan de ce tome 1 d'habilitation résulte de cette orientation. Le chapitre 1 propose une description et une caractérisation du matériau central de ces recherches, les *plans*, en insistant sur leurs contextes d'émergence et de diffusion à l'échelle mondiale. Ensuite, le chapitre 2 a été construit comme une discussion théorique et méthodologique qui prend en compte la nature de ces plans, qui sont avant tout des *discours*. Le chapitre 3 identifie ensuite quatre « *régularités* » majeures constatées sur des corpus de documents d'urbanisme. Enfin le chapitre 4 propose de positionner de telles approches systématiques au sein du champ de recherche existant, qu'elles visent à compléter (« *pluralité* »).

Intéressons-nous donc tout d'abord, dans un premier chapitre, aux plans d'urbanisme, ces objets uniques et en même temps mondialisés, à la fois temps forts pour une ville particulière, et gouttes d'eau dans la masse des documents produits chaque année à l'échelle mondiale.

² Ou plutôt tente de désigner puisque c'est une proposition.

[1] Plans

Chapitre 1 : introduction

Ce travail d'habilitation porte sur un objet bien particulier : les plans d'urbanisme. Depuis leur émergence à la fin du XIX^{ème} siècle, en Europe, dans l'actuelle Allemagne, ils ont relativement peu changé, que ce soit en termes de forme ou de fond. Dès les premières expérimentations, les plans ont des traits particuliers qui les distinguent des autres modalités d'action sur la ville (Söderström, 2000). Il s'agit (1) de considérer la ville dans sa totalité, comme un objet dont il faut gérer les extensions à venir, et pour laquelle il faut régler certains problèmes identifiés. Pour cela, (2) la ville se voit projetée à un horizon d'une ou plusieurs décennies, en suivant une approche mêlant constats sur son passé récent, et décisions concernant la régulation des futurs usages des sols. Tout ceci est complété par (3) une explicitation des tâches et actions projetées par la collectivité, afin qu'une multitude d'acteurs, services techniques de la ville, individus, promoteurs ou investisseurs privés, puisse anticiper leurs propres actions. On retrouve l'ensemble de ces dimensions depuis les premiers plans d'urbanisme jusqu'aux plus contemporains.

Le même constat de stabilité peut être émis quant à la forme de ces plans. Les techniques graphiques et informatiques ont bien entendu peu à peu facilité la production de visuels et la mise en page de tels documents. On retrouve cela dit dès les premiers plans de Reinhard Baumeister (dans les années 1890) ou les premiers plans français dits « Cornudet » (à partir des années 1920 et 1930) l'usage combiné de textes, de visuels (surtout des plans et des esquisses) et de chiffres, associé à des interprétations et à des argumentaires, le tout dans un format de plusieurs centaines de pages.

Un peu plus d'un siècle a été nécessaire pour que la pratique de planification urbaine devienne aujourd'hui une norme à l'échelle mondiale. La quasi-totalité des pays du monde a aujourd'hui un cadre juridique qui encadre la planification urbaine locale. Celle-ci peut bien entendu prendre des formes différentes : être plus ou moins contrôlée par les gouvernements centraux, être plus ou moins suivie d'actions et d'effets, être plus coercitive ou simplement incitative. Les plans d'urbanisme sont le fruit de cultures d'urbanisme, souvent nationales - qui peuvent être assez différentes entre elles - ne serait-ce que dans le sens qui est donné dans chaque pays à la planification elle-même (Knieling & Othengrafen, 2015). Il n'en reste pas moins vrai qu'aujourd'hui, on élabore des plans (de transport, de logement, d'urbanisme réglementaire, de stratégie...) dans une grande majorité des villes du monde (Sanyal, 2005). Cela mêlé à l'urbanisation rapide observée sur la planète, on constate une massification de l'élaboration et de la diffusion de tels plans à l'échelle mondiale.

Par exemple, uniquement au sein de l'Union Européenne, on relève qu'en moyenne tous les trois jours, une ville de plus de 100 000 habitants publie un document de planification urbaine³. Il s'agit bien entendu d'une étape importante pour chaque ville prise séparément dans son développement, puisque ces plans sont le fruit de plusieurs années de travail d'un grand nombre d'acteurs, et que les mots, les chiffres et les visuels

³ Il s'agit là d'une estimation grossière probablement sous-estimée. Il y a environ 400 villes de plus de 100 000 habitants dans l'Union Européenne, qui ont chacune entre deux et trois plans obligatoires (transport, logement, urbanisme) à réviser tous les 5 à 10 ans. $400 \times 2,5 / 7,5 = 133$ plans / an.

qui y figurent y sont choisis avec précision et intérêt. Cela dit, lorsqu'on change d'échelle, force est de constater le caractère imposant du rythme de publication de tels plans.

Les plans, en tant que source documentaire pour la recherche en urbanisme et études urbaines, ont donc pour eux de proposer une continuité d'information sur de longues périodes de temps pour les pays pionniers (d'Europe, d'Amérique du Nord et au Japon) avec un format relativement stable dans le temps. En France, par exemple, les villes grandes et moyennes ont la plupart du temps publié entre 10 et 20 plans sur les cent dernières années⁴, avec une accélération dans la seconde partie du XXème siècle. Stabilité temporelle et profondeur des archives, couplée à une quasi-généralisation mondiale contemporaine, les plans constituent une source potentielle de premier choix pour des travaux théoriques, comparatifs et diachroniques dans le champ de la recherche urbaine.

Or, nous le verrons, et aussi paradoxal que cela puisse paraître compte tenu de ce grand potentiel, les recherches en urbanisme, ainsi que les autres disciplines s'intéressant à la ville, ont eu tendance progressivement à s'éloigner de la matérialité et du contenu de ces plans pour s'intéresser beaucoup plus aux processus de « décision » ou de « gouvernance » dont ils sont les produits.

Avant de proposer une lecture renouvelée de ces documents (tant méthodologiquement que théoriquement) dans les chapitres suivants, focalisons-nous tout d'abord sur ces objets assez uniques, sur les fonctions qu'ils assument, sur leur contexte historique d'émergence, sur leur diffusion, notamment en France, et enfin sur les rapports qu'a pu entretenir la recherche urbaine avec ces documents.

⁴ C'est le cas de Beaune, par exemple, qui présente 15 plans différents sur la période, dont un plan « Cornudet » de 1929, trois plans d'agglomération, trois révisions de schéma directeur (SD), quatre révisions de Plan d'Occupation des Sols (POS), deux révisions de Plan Local d'Urbanisme (PLU), un Plan de Déplacements Urbains (PDU), un Plan Local de l'Habitat (PLH) actuellement en révision (Ville de Beaune, 2008).

1.1 « Planification urbaine » et « plans » : de quoi parle-t-on ?

La planification urbaine^{5,6} comme de nombreux autres termes en urbanisme est polysémique, et son utilisation est parfois abusive dans certains contextes. Précisons donc tout de suite de quoi nous parlons.

La planification urbaine, une pratique

La planification urbaine est une des méthodes de l'urbanisme, à côté du projet urbain ou de la programmation urbaine notamment. Elle est un processus de « *définition et de mise en œuvre des stratégies territoriales* » (Douay, 2013) qui rassemble une diversité d'acteurs, publics et privés pendant un temps relativement long qui débouche sur l'approbation d'un plan.

La planification urbaine combine systématiquement trois dimensions dont le poids respectif peut varier en fonction des époques, des pays et des types de plans (Desjardins, 2020, p. 9) :

- (1) la planification urbaine est tout d'abord « *une institution du marché foncier* » local qui permet une *régulation* de la constructibilité, des usages des sols et des fonctions urbaines sur un territoire donné ;
- (2) la planification urbaine permet également de construire une « *prospective* », une « *vision territoriale* » du futur de la ville ;
- et enfin (3) la planification urbaine vise à *coordonner* l'action collective.

Développons point par point. L'institution du marché foncier (1) correspond à une logique d'action qui vise à réguler et à encadrer les usages des sols, dont leur constructibilité, et par voie de conséquence les valeurs économiques associées à chaque type de parcelle⁷. Cette première logique prend appui systématiquement sur un plan de zonage, et sur des règles de constructibilité appliquées aux différentes parcelles du territoire considéré. Ces règles visent à limiter le droit de propriété, en partant du principe que la maximisation des intérêts individuels - non-régulés - est loin d'aboutir à un optimum collectif (Desjardins, 2020, p. 9). Planifier correspond donc avant toute chose à une logique de *régulation*.

Une seconde dimension (2) est celle d'une *projection* dans l'avenir, afin d'anticiper certains phénomènes, qu'ils soient jugés inquiétants, ou au contraire qu'il s'agisse d'opportunités à saisir. Le plan a alors pour fonction de projeter le territoire à un horizon de 20 à 30 ans, pour organiser son développement sur le temps long.

⁵ Nous utiliserons dans ce travail le terme de « planification urbaine ». La planification est parfois affublée d'autre adjectifs (« rurale », « spatiale », « territoriale » ...) qui affinent le sens donné à cet exercice. Cela étant, pour une simplicité de lecture, nous parlerons de planification urbaine pour englober tous ces cas.

⁶ Par ailleurs, nous considérerons également, tout au long de ce travail, la « planification urbaine » comme l'équivalent (certes imparfait) de l'*urban planning* c'est-à-dire le champ de l'urbanisme qui s'organise autour et par l'élaboration, la mise en place et le suivi des plans (Douay, 2018).

⁷ Il n'est pas rare, en France, actuellement, que le ratio de valeur entre terrains constructibles et non constructibles de même surface soit de 20 ou 50.

Cette deuxième dimension permet « *d'anticiper les besoins futurs et, plus généralement, d'intégrer les enjeux de long terme* » (Gallez & Maksim, 2007, p. 49).

Enfin, la planification urbaine, se fixe pour objectif de *coordonner* l'action collective. Il s'agit premièrement d'organiser dans le temps et dans l'espace les différents investissements publics, relatifs à divers secteurs (transports, voirie, assainissement, eau, éducation, énergie, etc.). C'est en ce sens que Caroline Gallez et Hanja Maksim (2007, p. 49) voient dans la planification urbaine un « *outil au service d'une plus grande cohérence de l'action publique* » à la fois dans l'espace, en tentant de s'approcher de territoires fonctionnels (sans jamais y parvenir totalement) (Messer et al., 2017). Cet objectif de « *cohérence* » se comprend également en termes d'acteurs impliqués, puisque cela implique également des démarches « *intersectorielles* » (Gallez & Maksim, 2007, p. 49). Là encore, il existe un écart entre les objectifs initiaux (de « *décloisonnement* ») et les résultats obtenus, comme c'est le cas pour les tentatives de coordination de la planification des transports et celles du développement urbain (Kaufmann & Jemelin, 2003).

Lorsqu'il s'agit de planification urbaine, « *coordonner* » l'action collective signifie également permettre à certains autres acteurs (individus, ménages, promoteurs, investisseurs notamment) d'anticiper leurs actions. Les promoteurs ou investisseurs, par exemple, sont dépendant des informations issues des plans d'urbanisme afin de définir leurs propres stratégies. Charles Hoch (2007, p. 19) insiste sur ce point en montrant que le sens même de la planification urbaine est d'explicitier des intentions (urbanistiques) qui anticipent et incluent des relations futures entre acteurs de la ville. Planifier c'est donc diffuser des informations (les plans) pour proposer des futurs jeux de relations entre acteurs, et permettre la possibilité de se projeter dans l'avenir à un grand nombre d'acteurs.

Une quatrième dimension (4) – pourtant importante - semble manquante dans la définition « *ternaire* » de la planification urbaine chez Xavier Desjardins (2020), alors qu'elle est présente depuis les origines de la planification urbaine. Il s'agit de l'analyse rétrospective (voir Figure 1.1). En effet, le travail d'analyse, de synthèse, qu'on appellera plus tard de « *diagnostic* » est présente dès les débuts de la planification urbaine moderne. La place de l'analyse rétrospective dans la planification est plus centrale chez d'autres auteurs. En effet, la vision rétrospective est au cœur même de l'idéaltype du « *plan* » proposé par Gilles Pinson (2002).

Les évolutions de la ville antérieures à l'élaboration d'un plan - et leur analyse - sont centrales dans la démarche de planification. Celle-ci peut être caractérisée comme étant « *déductive* » (*i.e.* que les éléments de recensement et de rétrospection permettent de déduire les propositions des plans) (G. Pinson, 2002, p. 84). Pour faire le lien entre cette dimension rétrospective et les propositions formulées, la planification est aussi « *spéculative* ». En d'autres termes, le plan est déduit de données quantitatives extrapolées qui permettent d'anticiper un futur probable, qu'il s'agisse de démographie, d'emploi ou de consommation foncière (G. Pinson, 2002, p. 84). Du passé récent est souvent extrapolé une idée de l'avenir, que les urbanistes de plan proposent ensuite le plus souvent d'accompagner, d'amender ou de transformer.

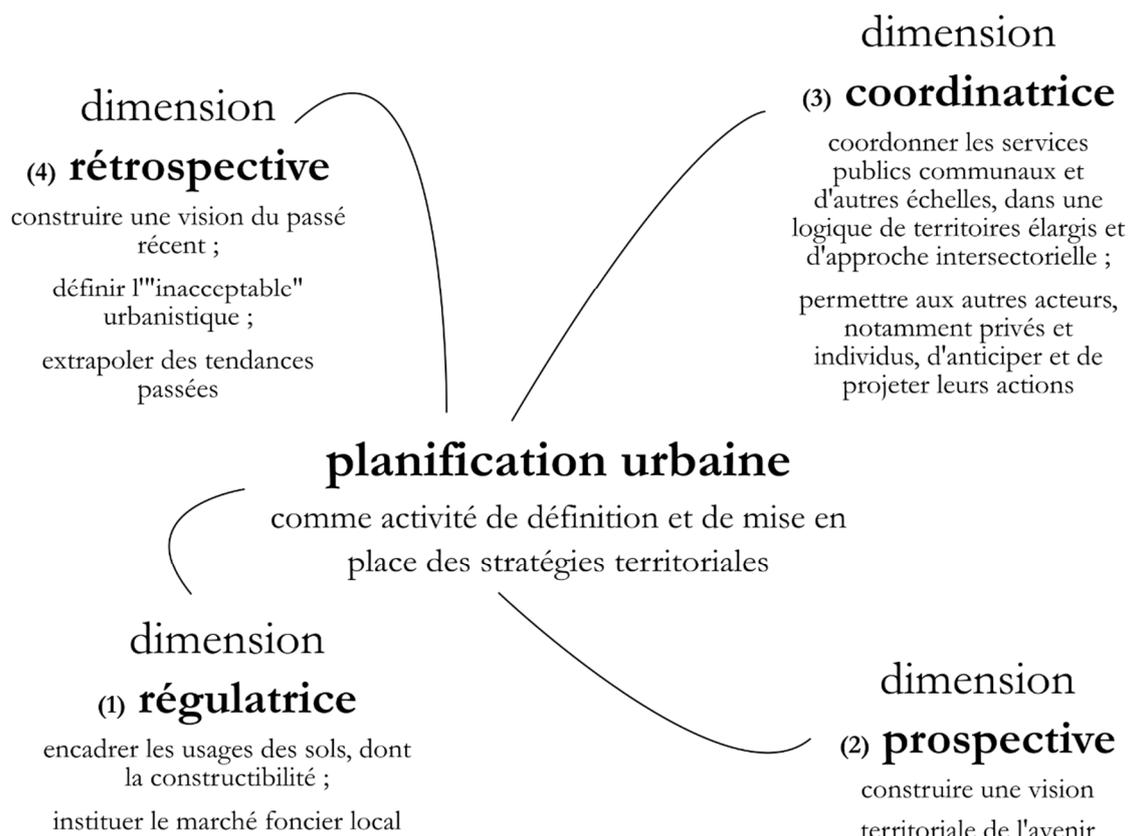


Figure 1.1 : Les quatre dimensions de la planification urbaine (Thomas Buhler – 2021)

La planification urbaine est donc une pratique collective qui présente quatre dimensions distinctes et distinctives des autres modalités d'action sur la ville. Elle est à la fois *régulatrice*, *prospective*, *coordinatrice* et *rétrospective* (Figure 1.1).

Le plan, un objet rigide qui incorpore ces dimensions

Après avoir tenté de définir la planification urbaine c'est-à-dire le *processus*, il convient maintenant de dessiner les contours de *l'objet* autour duquel elle s'organise, le *plan*. Un plan est avant tout un document, qui a longtemps été seulement « matériel » sous forme papier et qui peu à peu est aussi dématérialisé et rendu accessible par internet (Wu et al., 2010; Hansson, 2020). Les plans sont des documents composés de textes, d'indicateurs chiffrés et de visuels. Ils incorporent à des degrés divers les quatre dimensions vues précédemment ; ils sont toujours à la fois *régulateurs* et *coordonateurs*, *prospectifs* et *rétrospectifs*. Le plan d'urbanisme est un objet dont le contenu est rigide. Dès son approbation par une autorité (gouvernement central, fédéral ou local) son contenu devient fixe. Ce figement associé au caractère public de ces documents correspond à une rationalité particulière de l'action publique. Il s'agit d'exposer au préalable - c'est-à-dire avant d'agir ou d'encadrer les actions d'autres acteurs - les intentions, les principes directeurs qui ont été sélectionnés et votés par cette autorité et ceci afin de limiter les négociations en aval ou les décisions au fil de l'eau qui pourraient paraître arbitraires.

Le plan d'urbanisme permet à un moment bien défini, de transformer des « désirs » d'acteurs en « intentions » c'est-à-dire en expressions formelles du but visé (Hoch, 2007). Si au cours du temps, une majorité d'acteurs change d'intentions, et souhaite reprendre le contenu d'un plan, il faudra alors soit procéder à des *modifications*, légères, ponctuelles et qui ne remettent pas en cause les intentions initiales ; soit reprendre l'ensemble d'un processus long pour proposer une *révision*, c'est-à-dire une nouvelle version modifiée du plan qui prendra la place du précédent⁸. Ainsi, les plans sont par nature rigides, précisément datés, et leurs révisions se succèdent les unes aux autres. Ils constituent des jalons, dans le temps et dans l'espace, des discours élaborés par les villes sur leur propre devenir. Pour comprendre les logiques qui ont présidé à l'émergence des plans, focalisons-nous sur les toutes premières expérimentations de planification urbaine ainsi que sur la diffusion mondiale de cette méthode de gestion intégrée des villes.

1.2 Planification urbaine, de l'émergence à la diffusion

Que le lecteur se rassure : nous n'allons pas ici refaire toute l'histoire de la planification urbaine, puisqu'il existe déjà des manuels pédagogiques qui proposent des éléments de contexte relatifs à cette pratique si particulière (Lacaze, 1995; N. Taylor, 1998; Desjardins, 2020). En conséquence, nous présenterons en quelques pages les principales questions et dates-clés nécessaires pour introduire le reste des développements de ce travail d'habilitation.

Insistons tout de même un peu sur le contexte d'émergence de la planification urbaine sous la forme de l'urbanisme allemand⁹ réformateur, à la fin du XIX^e siècle, avec Reinhard Baumeister comme figure de proue. Cette période, ce contexte et ces artisans sont étrangement très peu documentés dans l'« historiographie » française de l'urbanisme. En effet, on ne trouve pas de référence à ces expérimentations ou à l'institution d'une planification urbaine allemande dite « réformatrice » ni chez Françoise Choay (1965), ni chez Jean-Paul Lacaze (1995), ni même chez Xavier Desjardins (2020). Ce n'est d'ailleurs pas qu'un déficit purement français puisque ces premiers plans et expérimentations n'ont pas eu beaucoup de postérité non plus en Allemagne¹⁰. Heureusement, Ola Söderström (2000) et Jean-Pierre Gaudin (1987, 1988) mentionnent cet urbanisme pionnier de planification dans certains chapitres ou passages de leurs écrits¹¹.

Précisons tout de suite quelque chose d'important. Il est entendu que la planification urbaine allemande « réformatrice » ne constitue pas le premier moment où des sociétés humaines auraient agi sur la ville pour

⁸ Des contre-exemples à cet équilibre peuvent exister, tels les *zoning plans* états-uniens, qui sont des objets qui ouvrent et permettent des négociations, entre développeurs et autorité locales notamment. Ces *zoning plans* fonctionnent avec des modifications régulières, incrémentales ; et des révisions très rares.

⁹ Bien entendu, cet urbanisme naît en Prusse et non en Allemagne. Il est néanmoins appelé « urbanisme *allemand* réformateur » dans plusieurs ouvrages et articles (Gaudin, 1988; Söderström, 2000)

¹⁰ La bibliothèque nationale allemande (DNB) propose seulement une dizaine d'ouvrages recensés où le nom de Reinhard Baumeister apparaît dans les titres, les mots-clés, le résumé, ou comme auteur <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=simpleSearch&query=116089768>.

¹¹ Par ailleurs, les écrits originaux de Reinhard Baumeister sont accessibles en France (et en prêt entre bibliothèques) puisque la Bibliothèque Nationale Universitaire de Strasbourg conserve de précieuses archives de sa production théorique et pratique, Baumeister ayant exercé en partie à Strasbourg, à l'époque allemande.

la modifier. Les humains agissent et modifient les villes depuis leur émergence au Néolithique. Seulement, pendant très longtemps, les actions de modification des structures urbaines sont essentiellement le fruit des puissants, des seigneurs, des rois et des princes, et leur raison est essentiellement celle d'une mise en scène et d'une démonstration de leur pouvoir, parfois d'éviter certains risques et notamment les incendies et inondations. L'idée de l'espace urbain comme d'un enjeu commun ou collectif, n'émerge qu'au XIX^{ème} siècle (Claval, 2014). L'idée d'utilité publique s'élargit progressivement notamment lorsque sont mis en place les réseaux techniques, et lors de la construction d'édifices publics.

Au cours du XIX^{ème} siècle, l'objectif d'embellir la ville passe progressivement au second plan (Gaudin, 1988). Quelques années avant l'apparition de la planification réformatrice allemande, d'autres développements, comme ceux d'Ildefonso Cerdá en 1859, dans son plan d'extension de Barcelone, s'approchent de l'idée de planification moderne. On trouve déjà chez Cerdá les dimensions *rétrospectives*, *prospectives* et de *coordination*. Il n'y a cependant pas de logique de *régulation* des initiatives individuelles ou privées, mais bien celle d'une projection, d'un processus d'une autre nature, où l'architecte-néo-urbaniste produit des formes, anticipe, et dessine précisément - et en totalité ! - les contours de la ville à venir. On ne peut donc pas parler de Cerdá comme du premier planificateur au sens contemporain du terme. Une vingtaine d'années après Cerdá, donc, va apparaître une nouvelle conception de l'urbanisme qui regroupe pour la première fois les différentes dimensions évoquées plus haut, et qui totalise l'ensemble de la ville, la réifie et l'intègre dans un document unique de gestion, le plan (Söderström, 2000).

Emergence : les premières expérimentations

Les vainqueurs n'écrivent pas toujours l'Histoire

Dans la Prusse des années 1880-1890 se concrétise une méthode tout d'abord expérimentale, qui est ensuite peu à peu généralisée à l'ensemble du territoire impérial. Il est peu dire que les ouvrages et enseignements en histoire de l'urbanisme ont longtemps mis en avant, surtout en France, les figures démiurgiques (Tony Garnier, Ebenezer Howard), parfois autoritaires dans leur conception de l'action urbanistique (Le Corbusier ou Georges-Eugène Haussmann), et leurs théories ou modèles de ville (Choay, 1965). Dans ce type d'historiographie, la définition de l'urbanisme naissant n'est alors qu'affaire de luttes entre partisans de doctrines concurrentes : les « culturalistes » et leur défense des formes de la ville ancienne, contre les « progressistes » en faveur d'un développement fonctionnel voire industriel des formes urbaines et des réseaux, par exemple (idem).

Or nous rejoignons Jean-Pierre Gaudin (1988) sur le fait que cette manière de faire l'histoire de l'urbanisme, par l'angle des doctrines, passe très largement à côté d'un aspect tout aussi fondamental, celui du rapport entre ces premiers urbanistes et les propriétaires fonciers. Et là aussi, au moins deux écoles s'affrontent dans les arts urbains naissant au XIX^{ème} siècle et qui vont s'appeler petit à petit « urbanisme » (Gaudin, 1988). Les tenants d'approches « fortes », tout d'abord, qui justifient par le besoin de cohérence d'un projet urbanistique le recours à l'expropriation, à la destruction de parties de la ville existante (la *tabula rasa*) ainsi

qu'un travail de conception très centralisé autour d'un seul urbaniste ou d'un petit groupe dont les travaux ne sont pas sujet à discussion. On peut ranger dans ce premier groupe qui prône un urbanisme « révolutionnaire » - et plutôt autoritaire, quant à la place de l'urbaniste - des profils aussi variés sur le plan des doctrines que Le Corbusier, Ebenezer Howard ou même Ildefonso Cerdá.

En opposition à ce premier groupe, un second défend le « réalisme », le « pragmatisme » et pour ce faire, des approches plus régulatrices, qui ne donnent à l'urbaniste et à l'urbanisme qu'un rôle d'encadrement des initiatives individuelles, de régulation et d'harmonisation de l'ensemble. Ce sont ces urbanistes, les plus « réalistes » et pragmatiques, les moins révolutionnaires qui l'ont finalement emporté, si on considère l'ensemble du XX^{ème} siècle. Ils étaient probablement plus en phase avec les valeurs, mœurs et institutions des démocraties libérales qui se sont constituées et renforcées en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord. L'urbanisme quotidien contemporain, dans la grande majorité des pays du monde, ressemble bien plus à l'élaboration de plans d'urbanisme type « réformateurs allemands » qu'au *Plan Voisin* pour Paris ou qu'aux *cités jardins*. Il semble donc qu'en urbanisme, et c'est un cas particulier, les vainqueurs n'écrivent pas toujours l'histoire. Si on considère, comme c'est souvent le cas et à juste titre, Ildefonso Cerdá (1815-1876) comme le père de l'urbanisme, cette « *pratique à prétention scientifique* » de modification volontaire de la ville (Cerdá, 1859; Choay, 1965), il semble que Reinhard Baumeister (1833-1917) peut tout à fait prétendre à la paternité de l'idée de planification urbaine.

Reinhard Baumeister, le premier « planificateur » urbain

Ingénieur de formation en génie civil, Reinhard Baumeister est entré dans le corps des ingénieurs des services techniques du Grand-duché de Bade (actuelle Allemagne) dès le début des années 1850. Il a ensuite été nommé en 1862 professeur à l'Ecole Polytechnique (*Polytechnikum*) de Karlsruhe (aujourd'hui *Karlsruher Institut für Technologie*). Ces années universitaires le voient progressivement passer d'un intérêt pour les réseaux techniques et la construction, à une focalisation sur l'urbanisme, jusqu'à publier en 1876 un manuel de méthode pour l'encadrement de l'extension des villes (*Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*) (Baumeister, 1876). Il a ensuite publié une série de manuels, d'ouvrages et de plans d'extension qui composent le tout premier corpus de planification urbaine moderne. Ce corpus est autant théorique que pratique puisque Baumeister a élaboré, lui-même et dans des équipes de planificateurs, les plans d'extension de Strasbourg (1880), de Karlsruhe (1890), de Francfort (1891) mais aussi d'Heilbronn (1895).

Quelques éléments de contexte semblent nécessaires. Les villes allemandes de la deuxième partie du XIX^{ème} siècle voient une forte poussée démographique qu'on retrouve dans de nombreux pays européens à cette époque, résultant bien entendu de l'industrialisation des villes, de l'exode rural et d'une première phase de « transition démographique ». Entre 1843 à 1871, le taux annuel de croissance démographique est de 4,09% à Berlin, 3,73% à Dresde ou encore 2,37% à Munich (Baumeister, 1876, p. 8). Ces taux annuels sont tout à

fait comparables par exemple à la croissance, cent ans plus tard, des villes chinoises des années 1980 et 1990 (Zha et al., 1996).

Il y a dans les années 1880 et 1890, dans les milieux intellectuels allemands, une connaissance assez précise des ravages humains et sociaux de la ville industrielle lorsque celle-ci est peu ou pas du tout régulée comme dans l'Angleterre de la première partie du XIX^{ème} siècle. « *La Situation de la classe laborieuse en Angleterre* » de Friedrich Engels a été publiée quarante ans plus tôt, en 1845. Les ouvrages de Baumeister sur l'extension des villes sont contemporains des premières enquêtes de Charles Booth (1886) sur les conditions des classes laborieuses à Londres et des améliorations possibles que peut apporter un urbanisme curatif. Les élites allemandes réformatrices voient alors dans les théories, méthodes et expérimentations proposées par Baumeister, une possibilité pour (1) limiter les conséquences néfastes de la ville industrielle, pour (2) éviter les tensions et déstabilisations politiques qu'elles entraînent, et pour (3) profiter, d'une certaine manière, de la phase d'extension urbaine à venir pour rééquilibrer les inégalités de la ville « déjà-là ». Pour ces élites réformatrices allemandes, la planification des extensions urbaines constitue alors un contre-modèle social-démocrate aux mouvements et courants de pensée marxistes et révolutionnaires.

Une méthode plutôt qu'une doctrine

Les idées de ce courant de pensée réformateur pourraient se synthétiser brièvement en trois postulats. Tout d'abord, (1) considérant que le développement d'une ville ne peut être connu avec précision, surtout en des temps de forte poussée démographique, il est illusoire de vouloir enfermer la ville « dans un cadre totalement déterminé » (Söderström, 2000, p. 56). Il en résulte qu'un urbanisme d'encadrement soit plus adapté à la situation, et plus réaliste quant à la capacité des villes à assumer leur rôle de planificateur. Ensuite, (2) c'est par l'encadrement de l'extension des villes qu'il est possible de régler les problèmes de la ville « déjà-là », d'équiper au mieux les anciennes zones périphériques de la ville, et de proposer un équilibre d'ensemble plus harmonieux. Enfin (3) le « remembrement urbain » fait partie des modes d'action de cette planification urbaine naissante. En s'inspirant du modèle français de remembrement rural agricole, on considère que l'échange foncier en ville est une solution moins brutale, et moins coûteuse, que l'expropriation lors de la réalisation de nouvelles infrastructures, voiries et équipement ou de logements sociaux.

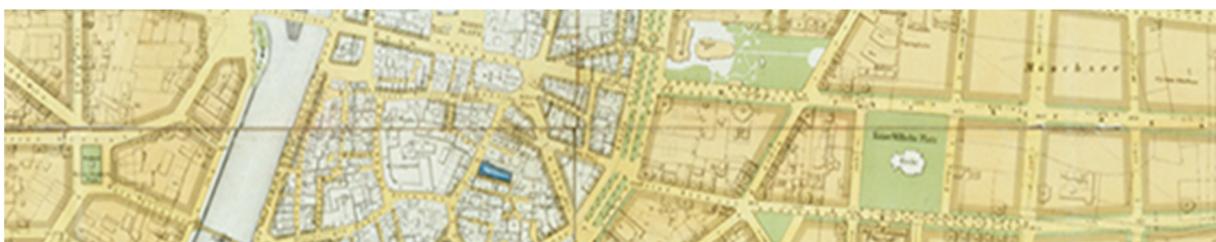


Figure 1.2 : Plan d'urbanisme de la Ville d'Heilbronn datant de 1879 (extrait) (Baumeister, 1895). La ville « déjà-là » est en blanc, les extensions en jaune.

On crée alors à la fin du XIX^{ème} siècle, d'abord dans des villes volontaires dont Francfort-sur-le-Main, Heilbronn (voir Figure 1.2) et Karlsruhe, puis dans l'ensemble des villes allemandes, de véritables plans directeurs. Ceux-ci contiennent des « *principes généraux, accompagné de dispositions localisées et temporalisées* » qui sont les tous premiers règlements d'urbanisme (Söderström, 2000, p. 56). Seules quelques grandes catégories d'usages des sols sont présentes à l'origine : centre administratif et commercial, espaces industriels, quartiers d'habitation (Gaudin, 1988). Ces catégorisations ont ensuite peu à peu intégré des types d'usages plus variés, des types de recommandations relatives aux alignements et aux hauteurs, aux surfaces à bâtir sur les parcelles de chaque zone.

Ces plans pionniers serviront de matrice aux plans qui leur succéderont (*idem*). Dans un plan, la ville devient un objet, ses évolutions deviennent prévisibles. Les incertitudes quant à son développement sont alors plus réduites, sans qu'il soit question de les nier. On canalise ainsi le développement urbain sur certaines zones identifiées comme les plus pertinentes par l'urbaniste et la ville (Söderström, 2000). Cette méthode convient à de nombreux acteurs, et en premier lieu aux services et administrations des villes (routes, écoles, espaces verts...) ainsi qu'aux investisseurs et promoteurs qui peuvent désormais mieux anticiper et projeter les opérations qu'ils portent (Gaudin, 1987). Dans ces premiers plans, l'ensemble des raisonnements est déjà de type « déductif », fondés sur une série d'observations et de données démographiques ou économiques du passé récent. Des indicateurs toujours utilisés aujourd'hui sont déjà présents : nombre d'habitants par logement, distribution des revenus, proportion des différents types de ménages, données chiffrées concernant les migrations vers les villes par secteurs professionnel, etc.¹² (Baumeister, 1876).

Les déductions prennent également appui sur des observations de terrain concernant le cadre physique de la ville. Cela inclut par exemple le sens des vents dominants, comme dans l'extrait ci-dessous.

« (...) les appartements de luxe dans la majeure partie de la ville se trouvent à l'extrémité occidentale de la ville. Ce phénomène peut s'expliquer scientifiquement par le fait que cette position vers l'occident est plus salubre pour les maisons. Les produits de fumées et de vapeurs de la ville sont en effet dispersés dans les hautes strates de l'atmosphère par le vent d'est quand le baromètre est haut ; quand le vent vient d'ouest et que le baromètre est bas, les fumées et vapeurs sont portées vers la partie orientale et vers les strates basses de l'atmosphère. Dans les deux cas, la partie occidentale y échappe. [...] les zones industrielles seront construites de préférence à l'est et les zones résidentielles à l'ouest. »

Baumeister (1876, 225-226) cité et traduit par Söderström (2000)

Ce premier courant planificateur a de quoi surprendre les lecteurs francophones biberonnés à l'idée d'une opposition doctrinale prééminente entre « progressistes » et « culturalistes », au sein d'un urbanisme en construction et en affirmation (Gaudin, 1988).

¹² D'autres indicateurs ont été abandonnés depuis, comme par exemple la mortalité par hauteur (étage) du logement dans les immeubles urbains.

En effet, Reinhard Baumeister, figure par excellence d'une conception "régulatrice" du plan d'urbanisme est à la fois sensible aux données naturelles du site et aux caractéristiques du bâti ancien, mais aussi aux qualités circulatoires et hygiéniques de certains types de trames viaires ou de places (voir Figure 1.4) (Gaudin, 1988). Les manuels et plans qu'il a publiés alternent également des visions en « plan », avec des visuels qu'on pourrait appeler aujourd'hui « paysagers », qui mettent l'accent sur la perception des formes urbaines, à hauteur d'homme, par l'entremise de gravures (voir Figure 1.4).

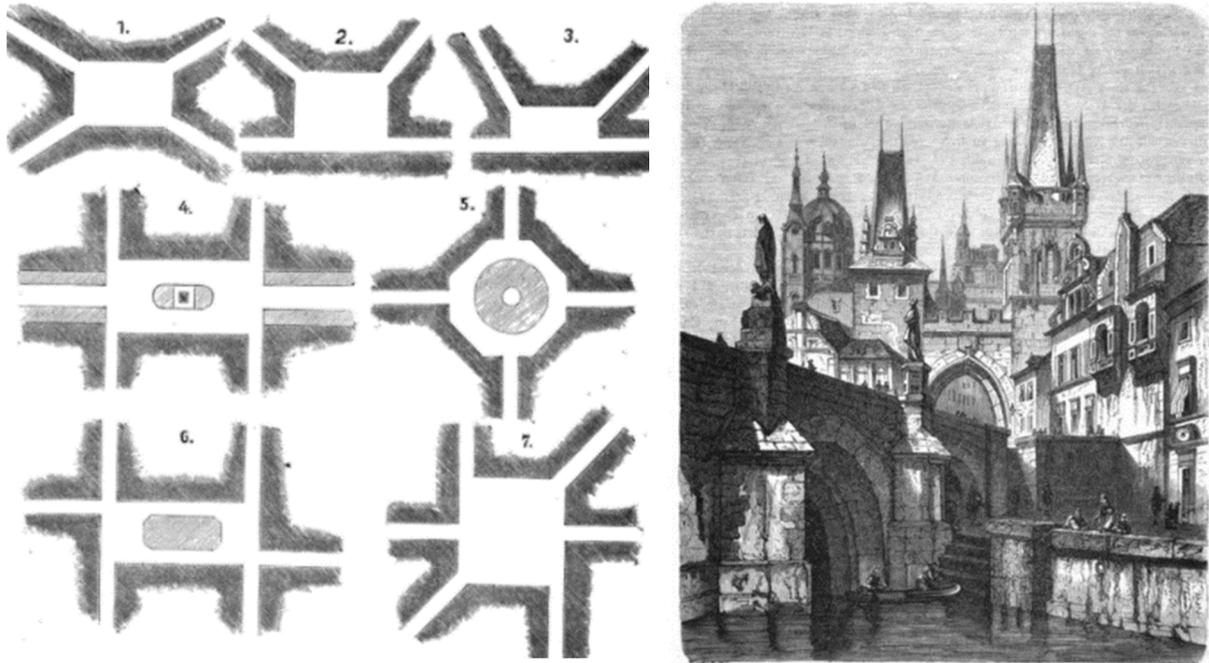


Figure 1.4 Discussions autour des qualités esthétiques et fonctionnelles de différents types de places publiques (Baumeister, 1876, p.87) ; et études de l'harmonie des formes de la ville ancienne (Pont Charles à Prague) (Baumeister, 1866, p. 152)

Cet équilibre entre un intérêt pour les qualités fonctionnelles voire hygiéniques de la ville, et un intérêt pour les qualités esthétiques des espaces et leurs perceptions peut s'expliquer par un contexte allemand où les distinctions entre ce qui relève du domaine de l'architecture¹³ et ce qui relève de l'ingénierie sont moins fortes qu'en France par exemple (Gaudin, 1988). L'urbanisme régulateur « allemand » a donc moins proposé de *modèle* prêt à l'emploi qu'une *méthode* équilibrée et pragmatique permettant de faire et d'accompagner la ville, à mi-chemin entre le respect des formes de la ville ancienne, la projection d'extensions dans le futur et l'assainissement (au sens des hygiénistes) de la ville du XXème siècle. Il s'agit là d'un modèle qui va se diffuser très largement au cours du XXème siècle.

¹³ Les architectes allemands d'aujourd'hui ont toujours le titre d'architecte-ingénieur ('*Arch. Ing.*').

Diffusion : quand la planification urbaine devient mondiale

Après une phase d'expérimentation, la planification urbaine est adoptée vers 1914 par pratiquement toutes les villes allemandes (Söderström, 2000, p. 58). Ces premières lois urbanistiques ont inspiré tout d'abord les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni, le Japon, et les Etats-Unis au tout début du XXème siècle. En 1926, plus de 500 villes états-uniennes disposent d'un tel plan d'extension (*ibid.*).

Dans la littérature actuelle, il n'existe à notre connaissance pas de recherches qui proposeraient une histoire comparée de l'apparition (dans le monde) des premières législations instaurant l'idée et l'obligation d'une planification urbaine. En menant quelques recherches, nous proposons la carte suivante (Figure 1.5). Sur cette carte est indiquée la période à laquelle on observe dans chaque pays l'apparition d'une première législation qui ne concerne pas uniquement la ville capitale ou principale, mais où un nombre plus conséquent de villes est concerné. Il peut s'agir de législations très différentes : qui imposent ou incitent, où l'Etat contrôle le tout, ou au contraire où les villes sont à la manœuvre, et enfin il peut y avoir de législation sans pour autant voir apparaître tout de suite des plans d'urbanisme. En France, par exemple, bien que la première loi date de 1919, les premiers plans n'apparaissent que vingt ans plus tard.

Ce phénomène de diffusion est difficile à cartographier, tout d'abord car il s'étale sur plus de cent ans, avec des frontières qui changent beaucoup, notamment en Europe, en Asie Centrale et en Afrique. Nous avons finalement opté pour un fond de carte contemporain, ainsi qu'une projection polaire septentrionale, puisque le phénomène de planification urbaine s'observe avant tout, dans les premières décennies, dans l'hémisphère nord. Après être apparu en Europe de l'Ouest, en Amérique du Nord, au Japon, en Australie et Nouvelle-Zélande, l'idée du plan d'urbanisme se diffuse ensuite peu à peu à l'échelle mondiale en suivant l'intensité de l'urbanisation. Quand l'extension des villes devient un enjeu, sous la pression démographique, apparaissent alors les plans. L'émergence du mouvement moderne en architecture et urbanisme, dès 1933, a bien entendu renforcé l'idée que les plans d'urbanisme - et notamment les plans de zonage - pouvaient participer à la modernisation des villes. Si les « modernes » ont gardé l'idée du plan, et notamment du plan d'extension, l'idéologie moderniste n'est évidemment plus la même que pour le réformisme allemand. Les idées sociales et réformatrices de leurs promoteurs initiaux sont effacées, et permettent aux plans modernistes d'être utilisés par une grande variété de régimes politiques (Söderström, 2000). En dehors de l'urbanisation et du mouvement moderniste, d'autres logiques semblent également prévaloir à l'apparition de la planification urbaine aux « quatre coins » du globe.

Dans un premier mouvement (1) la colonisation ou les rapports de domination postérieurs à une période coloniale explique une partie de la diffusion de l'urbanisme de planification. C'est le cas dans un premier temps dans les colonies dites « de peuplement » (comme l'Algérie dans le cas français), ou dans des espaces stratégiques sous influence occidentale (Panama pour les Etats-Unis, Hong-Kong ou l'Egypte pour le Royaume-Uni).

Un deuxième phénomène dans les années 1930 et 1940 (2) voit des pays aux régimes autoritaires, aux idéologies pourtant diamétralement opposées comme l'URSS (1933) d'un côté, et le Portugal de Salazar (1934) ou l'Italie fasciste (1942) mettre en place des lois de planification urbaine, pensées comme exercice centralisé, essentiellement pour le contrôle qu'il permet sur les territoires nationaux et sur le développement industriel.

Ensuite, (3) aux indépendances des années 1960, certains nouveaux Etats reprennent tel quel le droit de l'urbanisme de leur ancienne puissance coloniale. Dans le cas du Royaume-Uni, surtout en Afrique de l'Est (ex : Ouganda, Kenya, Zambie), le *Town and Country Planning Act* britannique de 1947 est transféré, et avec lui l'exigence pour les villes de produire des plans¹⁴. En parallèle (4), dans les années 1960, le bloc soviétique impose à ses Etats « satellites » la planification urbaine pour chaque ville. Enfin, un dernier mouvement (5) s'amorce dans des pays des « Suds », dont l'urbanisation s'accélère. D'abord en Amérique du Sud dans les années 1950 (par exemple le Brésil (1952), la Turquie (1956), l'Argentine (1956), le Chili (1962) ; puis bien plus tard la Chine (1990), et l'Asie du Sud-Est plutôt dans les années 2000.

Il reste peu de territoires où il n'existe pas actuellement de lois de planification urbaine. Cela concerne des zones ou pays où l'Etat est mis à mal, soit par des guerres ou guerres civiles de longue date (Somalie, Sierra Leone, Salvador, Afghanistan, Yémen), soit par une absence de reconnaissance internationale (Sahara occidental), ou une reconnaissance très récente (Sud Soudan, Erythrée). Le mouvement de diffusion de la planification urbaine n'est donc pas terminé. *UN-Habitat*, par exemple, œuvre dans certains de ces pays comme défenseur de la planification urbaine, pensé comme un outil pour une réappropriation démocratique des questions liées à l'habitat et à sa place dans les zones urbaines (Demissie *et al.*, 2010).

En moins d'une centaine d'année, donc, le phénomène de planification urbaine, parti d'Allemagne, devient quasi-généralisé à l'échelle mondiale, et s'instaure dans des pays aux cultures politiques et d'aménagement très différentes.

¹⁴ Dans le cas des anciennes colonies françaises d'Afrique Sub-saharienne, le transfert de législation a porté sur le « Code de l'urbanisme », document général pour l'ensemble des villes plus que sur l'imposition de plans locaux. L'idée de planification urbaine locale, différente pour chaque ville, arrivera plus tard, à partir des années 1980 (Chenal, 2013).

Quand la planification urbaine devient mondiale [1914-2021]

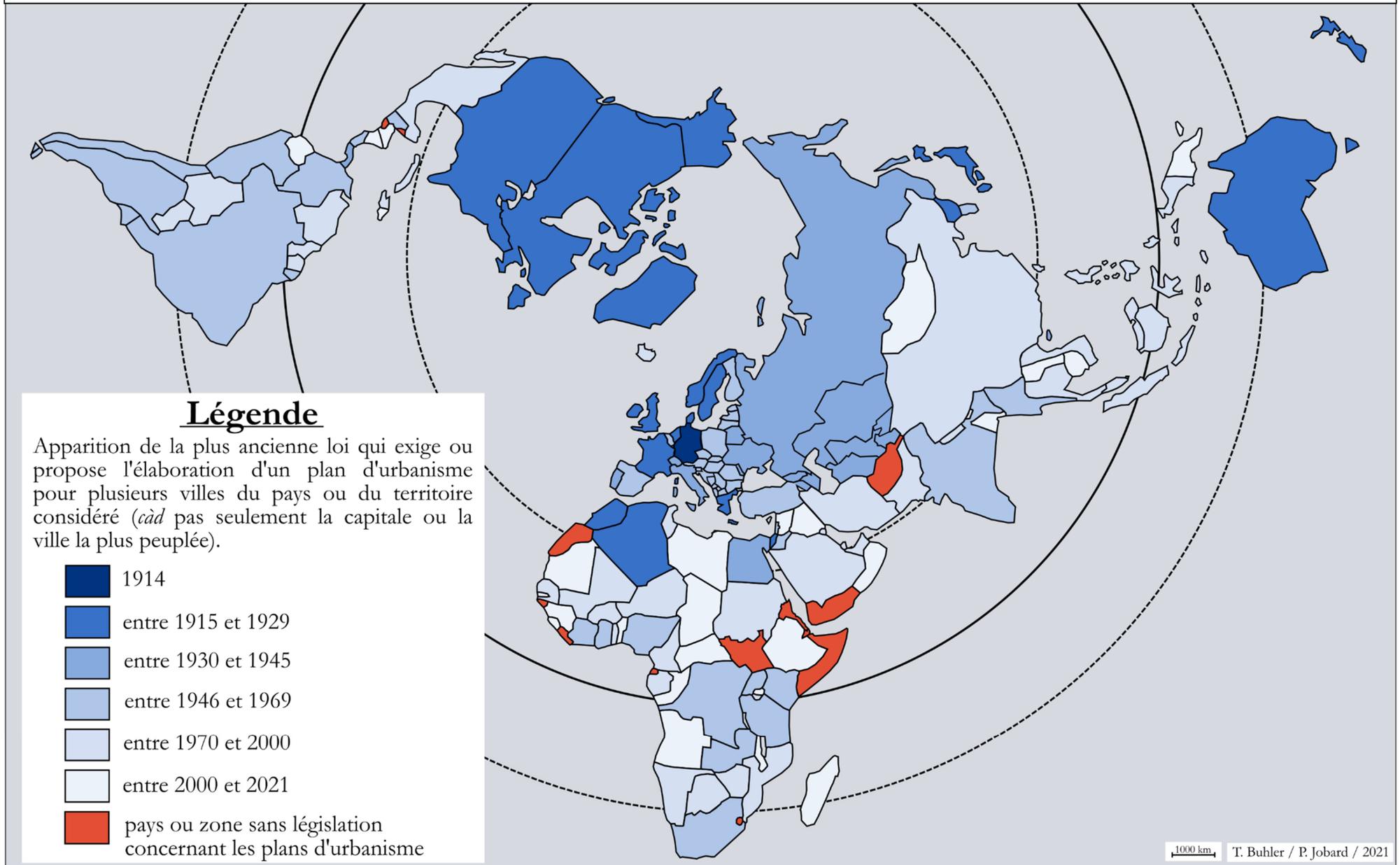


Figure 1.5 : la planification urbaine, une pratique devenue mondiale

On élabore des plans d'urbanisme dans des cultures très différentes

La définition de la planification urbaine proposée plus haut (à quatre dimensions¹⁵) se veut générique. Elle se focalise sur ce qu'il y a de commun dans l'exercice de la planification urbaine, quelle que soit la période ou la zone géographique dont sont issus les plans. Il existe bien entendu des différences, culturellement parlant, entre pays, sur le sens, les manières de faire, et le poids juridique donné à la planification urbaine. Les cultures (nationales, mais parfois aussi régionales) d'aménagement (ou plutôt les *planning cultures*) sont l'objet de débats relativement récents au sein du champ.

Par analogie aux travaux existants en anthropologie et sociologie de la culture, Frank Othengrafen (2010) propose un modèle (le *culturized planning model*) composé de trois éléments distincts et qui ensemble constituent ces cultures spécifiques de planification (voir Figure 1.6) :

(1) les *planning artifacts*, qui sont l'ensemble des produits visibles, matériels, concrets des processus d'urbanisme dont font partie les plans, ainsi que les textes légaux et processus cadrés par des instruments spécifiques ;

(2) les *planning environments* qui sont constitués par les valeurs et les cadres de référence. Ceux-ci sont considérés comme allant de soi au sein d'une communauté nationale de planification ;

(3) les *societal environments* qui rassemblent l'ensemble des croyances, des représentations d'une société, qui peuvent indirectement affecter l'urbanisme.

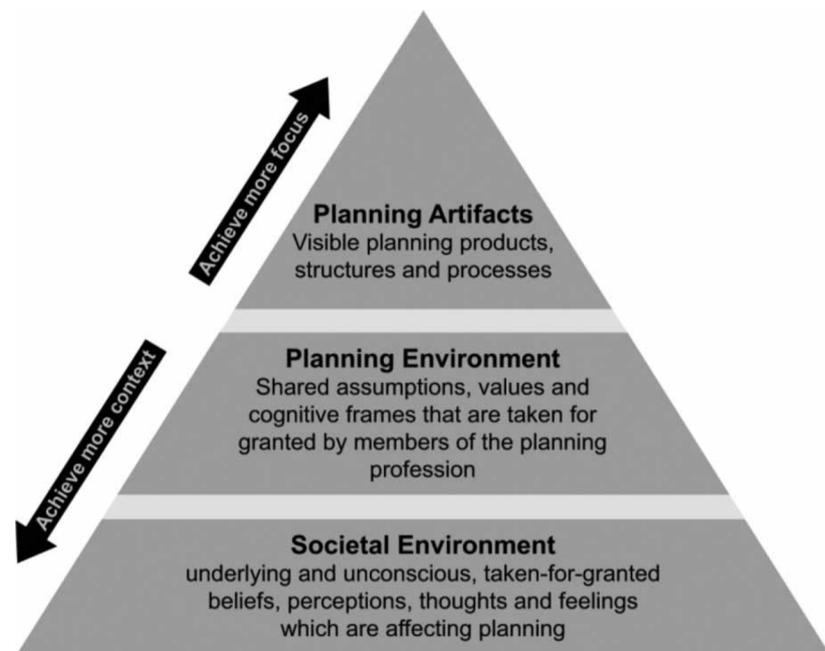


Figure 1.6: The culturized planning model (Othengrafen, 2010)

Les cultures de planification en France et aux Etats-Unis sont un bon exemple des distinctions qu'on peut retrouver aux niveaux des *planning environments* et des *societal environments* (Othengrafen, 2010; Knieling & Othengrafen, 2015). En effet, aux Etats-Unis le *planner* doit composer avec les marchés, fonciers et immobiliers, tels qu'ils sont, avec les acteurs dominants que sont les investisseurs et promoteurs. Rien ne se fait ou ne se fera si le « marché » et les investisseurs ne suivent pas. En tant qu'acteur issu le plus souvent de la puissance publique, le *planner* est avant tout un *reticulist* c'est-à-dire qu'il met en réseaux les différents

¹⁵ C'est-à-dire une dimension *régulatrice*, une dimension *prospective*, une dimension *coordinatrice* et une dimension *rétrospective*.

acteurs publics, privés, associatifs et de la société civile, qu'il est avant tout un négociateur pour tenter de trouver des compromis au sein de collectifs d'acteurs élargis (Faludi, 1973; D. Pinson, 2018). *Le planner* suit et aide à la concrétisation de projets dont il n'est pas nécessairement à l'initiative (Söderström, 2000). Pour finir, il n'y a aucune logique de type hiérarchique entre les plans locaux, plans d'Etats fédérés, et de l'Etat fédéral puisque ce dernier n'élabore pas de « planification stratégique spatialisée » (Tewdwr-Jones, 1999). Enfin, les processus locaux de planification sont souvent volontaires, mis en place par les villes pour dynamiser leur marché local, construire des projets partenariaux, etc.

A contrario, la planification urbaine en France se comprend tout à fait différemment. La planification y est considérée comme un instrument du pouvoir (réel ou perçu) de la sphère publique sur l'espace et la société. L'urbaniste a une mission très différente de son vrai-faux homologue états-unien, et bien qu'échangeant avec les mêmes types d'acteurs. Les urbanistes, considérés comme les experts du développement des villes, ont bien plus de responsabilités quant au contenu des projets et des plans qu'ils proposent. Contrairement aux Etats-Unis, il reviendra toujours *in fine*, aux collectivités et à l'Etat de dire le droit, de formuler l'acceptable et l'inacceptable, et ce qui est projeté, désiré et permis dans le futur. A la lumière de cet exemple qui nécessiterait un développement bien plus conséquent, on voit bien que les différences culturelles en planification sont importantes entre pays, et que le rôle du plan y est différent.

La combinaison des trois éléments du *culturized planning model* permet de rapprocher certaines cultures entre-elles, d'en dessiner de grandes « familles » aux membres assez proches, comme l'ont fait par exemple Peter Newman et Andy Thornley (1996) (voir Figure 1.7). Sur ce modèle, on voit la France, l'Italie, l'Espagne, mais aussi les Pays-Bas et la Belgique regroupés dans la famille des systèmes administratifs et d'aménagement « napoléoniens », c'est-à-dire organisés autour d'un Etat fort, et de communes qui sont à la fois un contre-pouvoir à la centralité de l'Etat et en même temps le gestionnaire local du territoire national. Dans ces systèmes, la mainmise de la sphère publique sur les questions d'aménagement va de soi, bien plus que dans les autres modèles européens, britannique notamment.

Bien qu'il existe des différences culturelles fortes entre pays, certains voient poindre une convergence entre leurs cultures de planification (Friedmann, 2005). En effet, un des éléments de consensus du courant de recherche sur les *planning cultures* est que depuis une quarantaine d'années, à l'échelle mondiale on assiste à un mouvement de convergence au niveau des *planning artifacts*, donc des plans d'urbanisme, qui ont tendance à se ressembler de plus en plus par leur forme (Friedmann, 2005; Sanyal, 2005; Othengrafen & Knieling, 2009; Othengrafen, 2010; Z. Taylor, 2013; Knieling & Othengrafen, 2015).

Les deux autres « étages » du modèle d'Othengrafen (2010) (*planning* et *societal environments*) évoluent plus lentement, et pas nécessairement dans le sens d'une plus grande convergence. Certes, John Friedmann (2005) avait annoncé (et souhaité) une convergence mondiale pour ce qui est de la planification urbaine, de ses valeurs, et de ses législations, en y voyant le parachèvement local d'une globalisation néo-libérale arrivée à son stade ultime. Cela dit, on peut douter que la convergence des cultures aillent au-delà du seul stade des artéfacts de l'urbanisme, tant les institutions nationales de planification urbaine sont ancrées, robustes et

interdépendantes d'autres secteurs très stratégiques (économie et sécurité publique, notamment) (Z. Taylor, 2013).

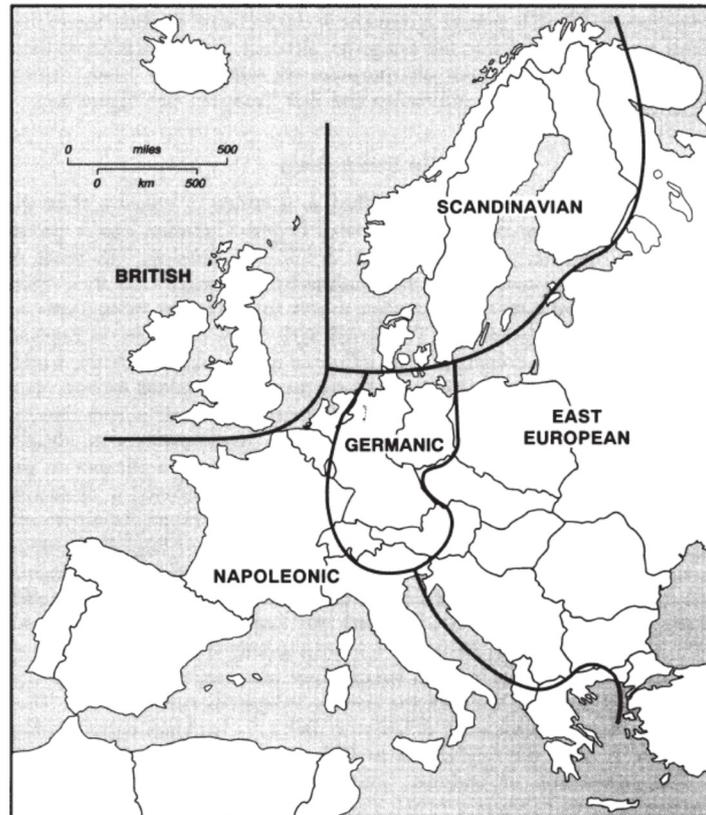


Figure 1.7 : Les grandes familles de planning cultures en Europe (Newman & Thornley, 1996, p. 29)

Ainsi, la planification urbaine moderne, partie d'Europe, s'est diffusée dans la quasi-totalité du monde. Les plans produits, en dépit d'une grande diversité de contextes sociaux, juridiques et professionnels, ont tendance à devenir de plus en plus similaires, en termes de taille, de forme, ainsi qu'en termes de thématiques abordées. Par exemple, les plans locaux de transports des villes françaises, espagnoles ou anglaises se ressemblent beaucoup à première lecture, dans la forme proposée, et les sujets abordés. Dans le contexte européen, l'Union Européenne a beaucoup œuvré à ce rapprochement, à cette « européanisation » de la planification urbaine. Les plans élaborés par les villes de nombreux pays européens tendent à se ressembler beaucoup pour ce qui est de la forme (Tewdwr-Jones & Williams, 2001; Knieling & Othengrafen, 2015).

Au sein de ce travail d'habilitation nous poserons l'hypothèse de travail suivante. Etant mondialisé, accessible, comparable dans le fond et la forme, **les plans d'urbanisme constituent une matière de premier choix pour suivre, comparer et théoriser l'activité de planification urbaine.** Cette comparabilité entre documents dans l'espace peut également s'observer dans le temps. **Les plans urbains,** bien qu'élaborés dans des époques aux systèmes politiques très différents, **montrent historiquement une relative constance de forme et de fond.** Ne pouvant évidemment pas analyser l'ensemble des histoires de planification dans l'ensemble des pays du monde, nous nous focaliserons sur le cas français, d'où sont issus la majorité des documents sur lesquels nous construirons nos analyses dans le chapitre 3.

1.3 Planification urbaine, une histoire française

Que le lecteur se rassure une seconde fois, nous ne proposerons pas une histoire exhaustive de la planification urbaine en France. Nous retiendrons uniquement les dates-clés, car plusieurs ouvrages existent déjà sur ces questions (Lacaze, 1995; Desjardins, 2020).

1919 - loi dite « Cornudet » : une institutionnalisation compliquée

1919 est une date importante pour l'urbanisme en France. Il s'agit de la toute première loi instaurant l'obligation pour de nombreuses villes de produire un plan d'aménagement d'embellissement et d'extension (PAEE). Ces villes devaient soit être peuplées de plus de 10 000 habitants, soit connaître une croissance démographique rapide, soit avoir un intérêt patrimonial, touristique ou thermal particulier, défini par les Préfets (Renaud, 2016). 1919 est aussi l'année de la création de l'Institut des Hautes Etudes Urbaines (futur Institut d'Urbanisme de Paris (IUP), puis Ecole d'Urbanisme de Paris (EUP)) à l'initiative du Conseil Général de la Seine, la toute première structure de formation « *des hommes de l'art capables d'appliquer la loi Cornudet* » qu'on appellera peu à peu « urbanistes » (Scherrer, 2010). Apparaissent de manière synchrone l'obligation pour les villes de réguler leurs extensions, et les premiers instituts de formation des futurs professionnels qui vont mettre en place ces plans¹⁶.

La loi Cornudet n'apparaît pas « comme par magie » à l'issue de la première guerre mondiale. Elle est l'achèvement d'un long travail de fond d'architectes, d'ingénieurs hygiénistes, de médecins, de députés de gauche, et de patrons « ouverts à la question sociale » qui se regroupent sous la bannière de la section d'hygiène urbaine et rurale du « Musée social » (Coudroy de Lille, 2002). Dès le début du XX^{ème} siècle dans ce lieu, ils vont porter peu à peu l'idée d'un urbanisme réformiste et régulateur, comme cela commence à émerger dans de nombreux pays européens et aux Etats-Unis (Ghorayeb, 2019).

Une seconde source d'explication de l'arrivée de la loi Cornudet réside dans la superposition de plusieurs lois antérieures qui ont peu à peu rendue nécessaire une coordination dans un outil unique, le plan (Claude, 2006; Desjardins, 2020). Par exemple, dès 1837, les villes peuvent avoir le droit d'accorder ou de refuser une construction, si et seulement si elles avaient réalisé au préalable un plan d'alignement pour l'ensemble de la ville. A partir de 1902, les villes de plus de 20 000 habitants assument la délivrance de permis de bâtir, incluant les hauteurs et gabarits des bâtiments. A ces dispositions relevant des autorisation d'urbanisme s'ajoutent des compétences plus anciennes concernant les risques industriels (dès 1810) et le patrimoine (1887, puis 1913 où l'inscription ou le classement d'un bâtiment peut se faire sans le consentement du

¹⁶ Cette urgence de formation professionnelle, couplée à une structuration hors de l'Université ne va pas aider à la reconnaissance de l'urbanisme comme discipline académique, nous y reviendrons dans le dernier chapitre de ce travail d'habilitation.

propriétaire). Les premiers plans dits « Cornudet » permettront l'intégration de ces différents enjeux dans un plan unique, et d'intégrer localement, jusqu'à la parcelle, les différentes contraintes.

Les plans issus de la loi Cornudet ressemblent beaucoup à leurs équivalents allemands, qui sont pour certains antérieurs de 40 à 50 ans. Sur l'extrait du plan « Boutterin » de Besançon, daté de 1938, présenté ci-dessous (Figure 1.8) on distingue à droite de nouvelles voiries et réseaux censés accompagner l'extension de la ville ; au centre en haut, un nouveau parc public ; et à gauche la réorganisation et le réalignement de certains tracés de voirie. On trouve bien entendu d'autres planches complémentaires qui encadrent la constructibilité et les usages des sols sur chaque type de parcelle.



Figure 1.8 : Plan d'Ensemble, d'Embellissement et d'Extension de la ville de Besançon (extrait sur les quartiers Chaprais et Vaines) (Boutterin, 1938)

La loi dite « Cornudet » est promulguée au *Journal Officiel* le 15 mars 1919, à la suite de discussions parlementaires débutées en 1912 et écourtées par la guerre. A la lecture du texte de loi¹⁷, on se rend compte qu'il y a déjà beaucoup d'éléments qui définissent la planification « à la française » telle qu'on la connaît aujourd'hui :

- (1) un Etat qui fixe les règles et les contenus, et qui vérifie l'intégration locale des lois dans les documents par l'entremise des Préfets ;
- (2) des délais de réponse imposés qui semblent très ambitieux : un PAEE est attendu « dans un délai maximum de trois ans », ce qui peut paraître inadapté, vue l'époque, et vu le grand désarroi des communes, novices en la matière, devant la nouvelle loi¹⁸ (Claude, 2006, p. 76) ;
- (3) une incitation à créer des plans intercommunaux, afin de dépasser l'échelle des seules communes parfois trop exiguës pour penser les extensions futures.

En dépit de ces limites il s'agit là d'une première loi où s'exprime une « rationalité politique fondée sur le récit d'un devenir maîtrisable » et non plus une logique gestionnaire de « bon père de famille » qui garantissait

¹⁷ Qu'on peut retrouver aisément dans une version scannée du *Journal Officiel* du jour sur le site [legifrance.fr](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000509479) <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000509479>.

¹⁸ Au final, 24 ans plus tard (en 1943) seules environ 300 communes sur les 2 000 concernées disposeront d'un plan « Cornudet » (Desjardins, 2020). On retrouvera cette même urgence un peu irréaliste 80 ans plus tard lorsque les PDU deviendront obligatoires, en 1996 : un même délai de trois ans... pour arriver au même résultat.

avant tout les intérêts de propriétaires fonciers sans anticipation particulière (Desjardins, 2020, p. 59). En 1934, est affirmé juridiquement – enfin - le principe du zonage (des usages des sols). Celui-ci était déjà présent dans la loi de 1919, mais a connu de nombreuses réactions et contestations des propriétaires fonciers qui y voyaient - à juste titre - une limitation de leur droit de propriété. C'est donc au milieu des années 1930 que la loi Cornudet dispose enfin du socle juridique nécessaire à une exercice quotidien pacifié de l'urbanisme de planification. Le second conflit mondial fera passer cette loi aux oubliettes.

1943 - un urbanisme centralisé et contrôlé depuis Paris

La seconde date clé de la planification française correspond à la période de collaboration avec le régime nazi. La loi d'urbanisme n°324, votée le 15 juin 1943 et promulguée au Journal officiel de Vichy le 24 juin 1943, est une loi de recentralisation forte de l'urbanisme en France. Cette fois-ci encore, la lecture du *Journal Officiel* donne le ton¹⁹. Cette loi d'urbanisme n'est que développée dans une troisième partie du journal, après la présentation d'une loi sur « la protection sanitaire de la main d'œuvre française en Allemagne » (loi n°229) puis d'une seconde qui vise à réprimer « les activités communistes, anarchistes, terroristes ou subversives » (loi n°318). Ces trois nouvelles lois sont toutes signées par Pierre Laval. Pour ce qui est du contenu, cette loi instaure une « Délégation Générale à l'Équipement National » contrôlée par un secrétaire d'État dédié. Des circonscriptions sont également mises en place où officient des inspecteurs généraux de l'urbanisme, recrutés sur titres et sur concours, pour mettre fin à la grande variété des profils des professionnels qui ont élaborés les plans « Cornudet », puisque les premiers instituts de formation n'ont bien sûr pas pu former autant de personnes qualifiées que nécessaires en si peu de temps²⁰. Pour éviter cela, et contrôler plus la production des plans, les profils des urbanistes sont désormais filtrés par l'État sur des listes d'aptitudes, ce qui leur donne ensuite accès à des missions et mandats de villes.

Sous le contrôle de ces inspecteurs généraux et de leurs services, les communes (de plus de 10 000 habitants ou répondant à des critères spécifiques) doivent participer à l'élaboration d'un « projet d'aménagement communal » (qui deviendra « *plan* d'aménagement communal » en 1959). La décision revient systématiquement aux instances nationales et commission départementales présidées par les Préfets qui décident, après audition des maires. Le pouvoir est passé dans le camp de l'État qui « verticalise » les rapports de pouvoir, et qui re-centralise également les demandes d'autorisation de construction, via les Préfectures. Le permis de construire, apparu en 1902 pour les grandes villes, est généralisé à tout le territoire français, et sera délivré par les services de l'État. Cette loi qui modifie radicalement et brutalement la manière de faire l'urbanisme en France ne sera pas remise en cause à la Libération. Bien au contraire, la création du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (en 1944) parachèvera ce mouvement centralisateur (Claude, 2006).

¹⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000699685/> .

²⁰ On estime que les plans dits "Cornudet" ont été signés aux deux tiers par des hommes de l'art "locaux" (architectes ou ingénieurs), et seul un tiers des diplômés de l'institut d'urbanisme ou lié à la Société Française des Urbanistes (SFU) (Claude, 2006, p. 78).

1967 – Loi d’Orientation Foncière : produire du foncier urbanisable et limiter la densification des grands centres urbains

La Loi d’Orientation Foncière (LOF) de 1967 est un autre tournant dans l’histoire française de la planification. Les années de forte croissance économique qui ont suivi la guerre ont fortement alimenté le secteur de la construction. On observe dans les villes deux phénomènes qui inquiètent les milieux professionnels et les élus : l’excessive densification des centres des grandes villes, ainsi qu’un étalement urbain rapide²¹. La LOF aura pour objectif de limiter les densités excessives en centre-ville et de produire du foncier constructible sur les terres agricoles (Offner, 2017). Pour cela, sera instauré pour la première fois en France un système de planification à deux niveaux qui perdure aujourd’hui : les Plans d’Occupation des Sols (POS) et les Schémas Directeurs (SD). On note que les villes, pour leurs propres projets, ont assez peu utilisé ces documents et leur ont préféré l’urbanisme dit « dérogatoire » des ZUP (Zone d’Urbanisation Prioritaire) qui permettait une concentration forte de moyens financiers, plus de logements par hectare, dans un contexte foncier où les valeurs ne cessent de monter (Desjardins, 2020). Par ailleurs, dans cette période apparaissent certains usages abusifs des plans et notamment : (1) une utilisation massive des zones « NA » des POS, initialement pensées comme devant être rare et de nature dérogatoire. Il s’agissait de classer certaines zones comme « inconstructibles en attente d’une ZAC ». Ces zones « NA » ont au contraire été très fortement utilisées pour lancer des procédures négociées, hors planification. En 1980 l’ensemble des zones « NA » correspondaient en France à 50% des zones déjà construites (Desjardins, 2020) ; et (2) une définition très large des zones constructibles, visant à produire beaucoup de foncier urbanisable, tout en prenant en compte les processus de rétention foncière (Offner, 2017). Pour une loi qui se voulait modernisatrice, et plus explicite sur les instruments, « la LOF a finalement accompagné l’émergence d’un urbanisme négocié, principalement réalisé sous forme peu dense en zone périurbaine » (Desjardins, 2020, p. 64).

1999-2000 – Lois « Chevènement » et SRU : réorganiser le système de planification urbaine et renforcer les intercommunalités

Après avoir connu des années de reflux important dans les années 1980, où de nombreux acteurs prédisaient la fin de la planification urbaine, considérée comme étant devenue archaïque (Ascher, 1991), il semble bien qu’un « nouvel âge d’or » de la planification se dessine dans de nombreux pays dont la France dans les années 2000 (Demazières & Desjardins, 2016). On note alors un regain d’intérêt pour les plans chez le législateur

²¹ Ces deux mouvements à priori contradictoires doivent se comprendre dans un contexte de forte croissance démographique et économique. Dans le même temps certaines fonctions vont se déplacer en périphérie, en suivant une logique d’accessibilité automobile. Dans les zones les plus centrales des grandes villes se densifie néanmoins une offre de logements plutôt à destination des jeunes actifs et étudiants. Il y a donc de fortes tensions autour du foncier et du logement, à la fois au centre et à la périphérie des grandes villes (Desjardins, 2020).

et dans les sphères opérationnelles. C'est à ce moment, en France, que sont apparues les dernières grandes lois qui régissent aujourd'hui encore le système planificateur français. Celles-ci accompagnent surtout l'essor du pouvoir des agglomérations et des métropoles. En 1999, la loi Chevènement a simplifié et consolidé les statuts liés aux intercommunalités de différentes tailles sur le territoire national. Quelques mois plus tard, en 2000, est promulguée la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » (SRU). Celle-ci impose notamment la substitution progressive des POS en Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), et des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU, anciennement SD) en Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), en renforçant très fortement le caractère stratégique et prospectif de ces deux instruments. En effet, le POS était devenu dans de nombreuses communes une simple machine « à distribuer les droits à construire » (Desjardins, 2020) avec peu de prospective, de scénario, ni beaucoup d'argumentaire par rapport aux choix retenus. L'ensemble du système est rationalisé et les liens entre les documents anciennement issus de la « LOF » (PLU et SCoT) et les autres documents arrivés entre-temps (PDU, ou Programmes Locaux de l'Habitat (PLH)...) sont précisés. Depuis l'an 2000, on assiste à une accumulation de nouvelles lois, à un rythme accéléré, mais qui ont tout de même pour elles la continuité et ce en dépit d'alternances politiques nombreuses. Le renforcement des structures intercommunales est un premier invariant. Sont confiées progressivement aux intercommunalités l'instruction des autorisations d'urbanisme, ainsi que la compétence d'élaboration des PLUi (devenus intercommunaux) depuis la loi ALUR de 2014. Les nouvelles lois apparues depuis 2000 renforcent également l'intégration des questions environnementales, qu'il s'agisse directement de zones à protéger, mais aussi via l'instauration de principes généraux *sine qua non* visant à réduire fortement la consommation foncière, et à promouvoir la densification ainsi que les changements de comportements relatifs aux déplacements quotidiens. De plus, les plans français intègrent depuis 2004, une évaluation environnementale systématique de leur version précédente lorsqu'il y a révision²².

On le voit dans l'exemple du cas français, les plans ont pour eux la stabilité des formats, au cours de l'histoire et ce bien qu'ayant été élaborés par des acteurs différents, dans des régimes politiques parfois antagonistes et dans des contextes d'urbanisation très variés. On retrouve systématiquement dans les plans les mêmes types d'éléments textuels, visuels et chiffrés. On retrouve aussi à ces différentes époques les mêmes difficultés à être appliqués concrètement. Les modèles culturels de la planification, particulièrement ancrés, participent bien entendu de cette stabilité des formats. La stabilité de format que proposent les plans d'urbanisme invite à analyser leurs évolutions dans le temps. Malheureusement, il n'existe que de trop rares travaux de recherche où les archives de plans sont mobilisées comme source pour mener des travaux d'analyses diachroniques (Joye & Kaufmann, 1998; Ryan, 2006; Gallez & Maksim, 2007; Maccallum & Hopkins, 2011; Gallez et al., 2013; Pemberton & Searle, 2016; Brandtner et al., 2017). En effet, le mouvement majoritaire dans le champ de la recherche urbaine est plutôt celui d'une lente mais réelle perte d'intérêt pour ces documents.

²² Il s'agit d'une transposition nationale de la Directive Européenne 2001/42/EC.

1.4 Quand la recherche urbaine se désintéresse des plans

Toujours décevants... mais systématiquement révisés : pourquoi continue-t-on à faire des plans ?

Un constat général s'impose en planification urbaine : quelle que soit la ville et la période historique, les plans d'urbanisme sont systématiquement décevants sur le plan des résultats obtenus. Leurs objectifs annoncés sont très rarement atteints du point de vue de nombreux acteurs (Demazières & Desjardins, 2016). Une recherche a même été précisément menée sur ce sujet, concernant la ville de Providence (Etats-Unis) entre les années 1960 et 2000. Brent D. Ryan (2006) a comparé sur le temps long les ambitions et objectifs des différents *masterplans*, et leurs résultats. Il avance le chiffre d'un quart seulement des objectifs annoncés qui sont suivis d'effets. Bien qu'on soit loin des modalités « européennes » de l'urbanisme de planification, cet ordre de grandeur semble correspondre au sentiment de nombreux acteurs en France et en Europe. Les plans, bien que repris et relancés tous les 5 à 10 ans, déçoivent systématiquement lorsqu'on fait l'exercice (douloureux) de comparer les résultats aux annonces préalables.

En général les plans liés à l'encadrement et la régulation de la construction et des usages des sols (ex : les PLU) sont peu remis en cause car ils apportent une utilité concrète via la délivrance des autorisations d'urbanisme. Les premiers accusés sont les plans qui sont les plus proches de l'exercice dit de « planification stratégique spatialisée », c'est-à-dire les SCoT, PDU, les Plans Climat, et autres PLH (Motte, 2006). On reproche à ces plans leur rigidité, le fait qu'ils ne parviennent pas à anticiper certaines évolutions majeures des territoires, leur capacité au bavardage et parfois même leur insignifiance (Ascher, 1991; Demazières & Desjardins, 2016). Et pourtant, ces plans n'ont pas disparu. Les villes continuent à planifier, de manière régulière, nous l'avons vu, et cela fait naître un étrange paradoxe qui n'est pas sans rappeler la définition de la folie souvent attribuée à Albert Einstein et parfois à Benjamin Franklin (« *refaire toujours la même chose et d'espérer des résultats différents* »). Il est difficile de croire que la planification serait un phénomène de folie collective. Il existe en effet des rationalités qui permettent d'expliquer cette persévérance, cet entêtement, cette persistance à systématiquement réviser les documents de planification, bien que cela conduise systématiquement à la déception.

Tout d'abord, les plans permettent aux acteurs d'affirmer une vision, de publiciser un discours élaboré au cours d'un travail collectif, et par là-même de légitimer une position de pouvoir des structures qui les portent, le plus souvent les agglomérations (Demazières & Desjardins, 2016; Buhler et al., 2018; Buhler & Lethier, 2020).

Une seconde raison tient plus au *processus* engendré qu'au résultat produit. En effet, pour certains auteurs la « manière dont le plan a été produit et dont il fait référence auprès des acteurs locaux importe au moins autant que son contenu » (Gallez & Maksim, 2007, p. 15). En d'autres termes, mettre des acteurs autour d'une table, les faire échanger directement autour d'une problématique commune permet souvent de tisser

des liens étroits, d'expliciter plus facilement les problèmes, et - parfois - de trouver des compromis qu'on pourra retrouver ou non dans le plan final, mais l'important ne résiderait pas là (Querrien, 1985, p. 152; Offner, 2006). Le *processus* explique alors la raison d'être du *produit*.

A partir de ces constats, avec lesquels nous sommes tout à fait d'accord, deux positionnements de recherche sont possibles : (1) assumer la déception, ne plus rien attendre des plans, et s'intéresser à autre chose. C'est ce que fait une grande partie du champ de recherche en urbanisme depuis les années 1990 (Hopkins & Knaap, 2018) ; ou (2) penser qu'il y a dans ces documents des discours qui sont tout de même dignes d'intérêt scientifique, et que ces documents ont pour eux des qualités indéniables :

- Puisqu'ils proposent une continuité du faisceau d'information dans le temps ;
- Puisque la stabilité de leur forme dans le temps garantie la comparabilité des documents d'époques différentes ;
- Puisqu'on observe une massification et une quasi-généralisation récente de la planification à tous les continents ;
- Puisque la convergence des artefacts de la planification fait que les documents deviennent comparables entre villes de pays différents ;
- Puisqu'en tant que source, les plans en vigueur sont relativement accessibles, car souvent dématérialisés et mis en ligne ;

Au-delà des critiques qu'on peut légitimement formuler sur les plans, nous posons tout de même l'hypothèse qu'il se cache dans cette masse à priori informe de plans des régularités, des oppositions significatives, des stratégies explicites, codées ou cryptées qu'on ne peut distinguer qu'en analysant ces plans dans de grands corpus, par contraste. C'est dans ce deuxième positionnement que nous souhaitons bien entendu inscrire ce travail d'habilitation.

Une focalisation sur les processus plus que sur leurs résultats

A l'instar d'une partie du champ opérationnel, évoqué plus haut, on constate au sein du champ de la recherche urbaine un intérêt important pour les questions de processus décisionnaires et de « gouvernance » (au sens large) au détriment de recherches et d'analyses qui porteraient sur le plan comme objet, son contenu ou son rôle une fois adopté.

“[...] autonomous planning puts plans back in the planning theory discourse that has recently focused primarily on governance.” (Hopkins & Knaap, 2018, p. 291)

Dans cette citation de Lewis Hopkins et Gerrit-Jan Knaap (2018), tous deux promoteurs d'un modèle théorique récent qui se ré-intéresse au *plans* (*l'autonomous planning*), on retrouve cette idée d'une focalisation du champ de l'urbanisme pour les questions de gouvernance. Afin de ne pas se contenter d'une affirmation, mais de la confronter à des données empiriques, nous avons estimé le nombre d'articles internationaux en *planning* (par an) où figurent, dans le titre ou dans les mots-clés, soit (1) '*plan*' ou '*document*' (avec toutes les formes composées, pluriel etc.) soit (2) '*decision*' ou '*governance*'. Ce calcul, rapide et dont la méthodologie pourrait être raffinée pour aller plus loin, a été mené sur la base de données *Scopus*, en prenant en compte

12 revues internationales²³ importantes du champ proposées dans des articles récents en épistémologie de l'urbanisme (Barles, 2018; Collectif Champ Libre?, 2018)(voir Figure 1.9).

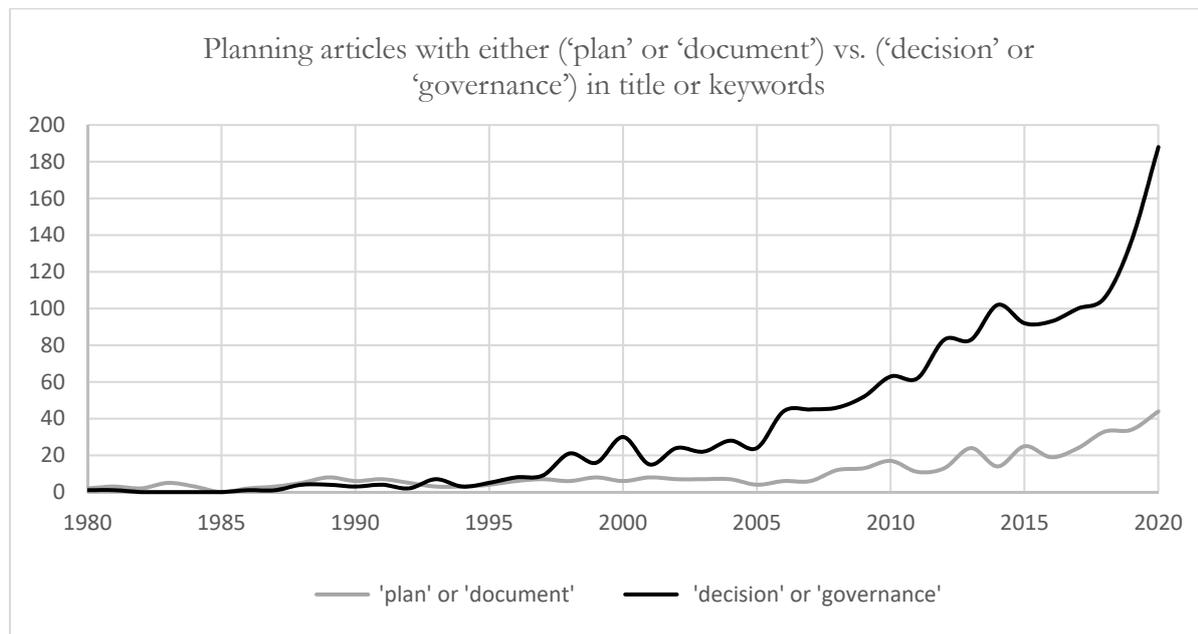


Figure 1.9: Quand le champ de l'urbanisme se focalise sur les processus de décision (Thomas Buhler – 2021)

Les résultats sont sans appel. Si les deux courbes augmentent en nombre absolu, et suivent en cela le rythme global de la publication scientifique internationale, on note depuis le milieu des années 1990 un écart qui se creuse entre les articles traitant des *processus*, et ceux traitant plutôt des *produits* (de ce processus). On note dans les dernières années un ratio de 4 à 5 fois plus d'articles traitant de gouvernance que des plans d'urbanisme^{24 25}.

Lorsqu'on s'intéresse aux objets de recherche dans le champ du *planning*, en gardant en tête l'opposition entre les *processus* (gouvernance) et les *produits* (plans), un autre élément semble conforter cette idée d'une focalisation sur les *processus*. En effet, les quatre grands « modèles » de l'urbanisme depuis les années 1960 : le *Rational-Comprehensive Planning Model* (Altshuler, 1965; Berke & Kaiser, 2006), l'*Advocacy Planning Model* (Davidoff, 1965; Davidoff et al., 1970), le *Communicative Planning* (Innes, 1995; Innes & Booher, 2010; Forester, 2013), et le *Collaborative Planning* (Healey, 1997), sont tous des modèles qui ont pour objet le *processus*, la manière de « bien » ou de « mieux » mener les *processus* d'élaboration des plans. Aucun de ces quatre modèles ne s'intéresse ni au contenu, ni au rôle qu'ont les plans une fois la décision prise et la plan

²³ à savoir: *Urban Studies* / *Cities* / *Planning Theory* / *Journal of Planning Education and Research* / *Progress in Planning* / *Planning Theory & Practice* / *Housing, Theory and Society* / *Town Planning Review* / *Planning Perspectives* / *European Planning Studies* / *International Planning Studies* / *Journal of Planning History*.

²⁴ Le nombre d'article traitant des *plans* est en plus très probablement surévalué car certaines formules telles que *plan-making* sont des titres ou mots-clés qui invitent à penser que certains articles comptabilisés auraient mieux leur place dans l'autre catégorie. Ces cas sont cela dit minoritaires.

²⁵ Il n'y a que 12 articles en tout qui ont les deux types de termes (*processus* et *produit*) dans leurs titres ou leurs mots-clés.

approuvé. Les travaux théoriques d'Andreas Faludi (1973), qui font autorité dans une partie du champ international²⁶, vont dans le même sens. Ses développements théoriques sur l'urbanisme ('theory on planning') portent systématiquement sur les processus d'élaboration et jamais sur le résultat final, à ce qu'il contient, à son rôle au quotidien, une fois l'élaboration passée. Cette focalisation peut s'expliquer en partie par les origines des facultés et départements d'*urban planning*, aux Etats-Unis, qui sont issus pour la plupart de l'économie, et focalisés sur la question de la régulation du marché, et la capacité de l'urbanisme à générer des actions collectives qui permettent d'éviter des défaillances du marché (Hopkins & Knaap, 2019). Dans ce type de contextes, qu'on retrouve aux Etats-Unis, le *processus* d'élaboration est fondamental, car s'il est « bien » mené il peut permettre de fédérer une pluralité d'acteurs et permettre la réalisation du plan ou du projet. Sans convergence d'acteurs, rien ne se fait aux Etats-Unis, contrairement à la majeure partie des cas européennes où une collectivité qui ne trouvera pas beaucoup de soutien dans une démarche peut tout de même aller au bout de la procédure (Tewdwr-Jones, 1999; Söderström, 2000). Ce paradigme états-unien semble s'être diffusé au sein du champ, ceci se combinant avec l'arrivée de chercheurs en sciences politiques sur ces questions depuis les années 1980.

Bien qu'étant minoritaires dans le champ, et comme on peut également le voir sur la Figure 1.9, les plans sont sujets d'un timide - mais réel - regain d'intérêt.

L'objet « plan » : un timide et récent regain d'intérêt

Certains travaux récents tentent de réhabiliter l'objet « plan » en urbanisme. Ces travaux d'origine états-unienne (une fois de plus) peuvent avoir plusieurs dénominations différentes ('*autonomous planning*', '*plans as signals*', '*Illinois School approach*', '*Interacting Plans Perspective*') mais reposent sur des postulats communs, et sur un nombre d'auteurs réduits (Hopkins, 2001; Hoch, 2007; Kaza & Hopkins, 2009, 2012; Hopkins & Knaap, 2018, 2019; Kaza, 2019). Pour faciliter la lecture nous appellerons ce courant *plans as signals* qui est probablement la plus explicite des formulations proposées. Comme le souligne la citation ci-dessous, la première idée développée dans ce courant est celle d'une réhabilitation de l'intérêt scientifique des plans eux-mêmes, dans leur matérialité, leur contenu, leur rôle.

"Plans themselves are an important object of research, not only cities, political processes, policies, or justifications for government regulation or investment" (Hopkins & Knaap, 2019).

Dans ces recherches, on considère l'élaboration, la mise en place et la vie d'un plan comme un « jeu bayésien à information limitée » (Hopkins & Knaap, 2018, 2019). Pour simplifier, il est considéré que tout acteur a lui-même un '*plan*' (personnel, individuel) c'est-à-dire une série d'intérêts à défendre, de sujets sur lesquels il/elle souhaite négocier, et d'aversions ou de velléités à ouvrir les discussions à certaines thématiques. Cet acteur va devoir prendre des décisions et agir alors qu'il n'a qu'une connaissance limitée des '*plans*'

²⁶ Les travaux d'Andreas Faludi étaient cités près de 17 700 fois en septembre 2021 (<https://scholar.google.com/citations?user=j3GZ318AAAAJ>)

(individuels) des autres. Pour ces auteurs, qui rattachent leurs travaux à l'économie de l'information, les 'plans' sont des informations, c'est-à-dire des signaux qui peuvent influencer les décisions, en fonction de la manière dont ils sont partagés. En effet, un acteur peut stratégiquement soit publiciser son « plan », soit le crypter et le réserver à certains autres acteurs seulement, soit le maintenir totalement caché. L'exemple parfois utilisé en économie de l'information est celui du conte du « Petit Poucet », qui est un exemple parfait de situation où chaque personnage a un 'plan' (individuel) (les parents, le Petit Poucet, ses frères, L'Ogre, les filles de l'Ogre...) et où les asymétries d'information ainsi que les événements antérieurs expliquent les comportements des uns et des autres et vont déterminer la résolution de l'histoire. Heureusement pour eux, les acteurs de l'urbanisme finissent moins souvent dans l'estomac d'un Ogre...

A contrario, le *plan* (en tant que document d'urbanisme élaboré collectivement) est une forme figée (rigide) qui est systématiquement publique et publicisée, filtrée et consensuelle. Il se nourrit des différents '*plans*' (individuels) des acteurs ayant participé à son élaboration, ainsi que de leur volonté ou non de les rendre publics et leurs tentatives pour les inscrire dans le document final. Et ce n'est évidemment pas toujours le cas. Dans certains cas, il peut tout à fait être pertinent de ne pas rendre public un plan (individuel) pendant un certain temps, pour des raisons stratégiques (Kaza & Hopkins, 2009). Par exemple, une ville peut n'avoir que peu d'intérêt à révéler trop tôt le *plan* de créer une nouvelle infrastructure de transports en commun dans son plan d'urbanisme, car une fois l'information diffusée, le foncier pourrait devenir bien plus cher ou difficile à acquérir par exemple. Un autre exemple, celui de la planification du logement dans La Nouvelle-Orléans post-Katrina, montre que certains acteurs publics, dans l'urgence d'une telle situation et dans la difficulté d'organiser et de se projeter dans un futur lointain, préfèrent utiliser des formules vagues ou polysémiques (« equality of housing opportunity »). Il s'agit alors d'envoyer des signaux cryptés que seuls certains autres acteurs comprendront. En l'occurrence, la population comprendra qu'il devrait se passer quelque chose, les autres acteurs, notamment promoteurs pourront comprendre qu'aucune décision quant à des actions concrètes ne sera prise rapidement.

"A commitment to a goal of "equality of housing opportunity" is not a commitment to a particular subsidy or a specific regulation. (. . .) When a plan for a city publicly declares such a commitment as an objective, it leaves vague the question of which particular action will achieve this intention. The commitment to goals allows flexibility in choosing particular actions or sets of actions as the situation demands." (Kaza and Hopkins, 2009 : 495–496)

Les acteurs ont donc la possibilité de rendre public ou non leurs plans (individuels), et de voire apparaître ou non ces éléments dans le plan d'urbanisme final. Entre rendre public et garder secret, il existe toute une gamme de flou, de vague et d'imprécisions (Buhler, 2021). Nous y reviendrons au chapitre 3.

Cette manière de considérer les plans comme des objets de recherche de premier choix, révélateur de beaucoup de plans (individuels) et d'enjeux stratégiques autour des incertitudes (techniques, politiques, juridiques, économiques et sanitaires...) associées aux plans permet de mieux expliquer et rendre compte de l'expérience quotidienne des urbanistes qui opèrent en planification urbaine. Le courant *plans as signals*

propose des éléments théoriques qui tentent d'expliquer ce qu'on observe empiriquement *in situ* et dans les documents, ce qui est assez rare dans le champ de l'urbanisme, notamment aux Etats-Unis, où les recherches tentent le plus souvent de défendre ou de discuter des affirmations normatives sur la « bonne » manière d'élaborer les plans (D. Pinson, 2018).

“All of this is pertinent to what land use and infrastructure planners do in practice by explaining the planning we observe and justifying the planning we do.” (Hopkins & Knaap, 2019)

En dépit de ce renouveau amené par le courant *plans as signals* certaines limites sont présentes dans ces travaux. Tout d'abord, ce modèle théorique est construit sur le modèle de l'urbanisme opérationnel tel qu'il se fait aux Etats-Unis, c'est-à-dire d'un *planner* qui est un constructeur et facilitateur de réseau d'autres acteurs autour de propositions d'aménagement dont il n'est pas nécessairement à l'initiative. Ainsi les questions posées par les travaux du courant *plans as signal* (*Should I make my plan public ? With what agents should I make plans ?*) sont des questions que se posent rarement les urbanistes européens, qui ont l'habitude que leurs gouvernements centraux leur imposent l'élaboration de plans, les partenaires attendus, et les délais qui vont avec.

Par ailleurs, bien que proposant une nouvelle conceptualisation des plans particulièrement convaincante, en termes de méthodes ce courant s'appuie essentiellement sur des analyses qualitatives d'extraits d'études de cas états-uniens : New Orleans, Louisiane ; State of Maryland ; Taylorville, Illinois, etc. (Hopkins, 2001; Kaza & Hopkins, 2009; Hopkins & Knaap, 2018). Une intégration ou un dialogue avec les méthodes systématiques que nous proposons dans cette HDR pourrait permettre une confrontation directe plus large entre théorie et contenu réel des plans.

Chapitre 1 : conclusions

De l'ensemble de ce chapitre, nous pouvons retenir que les plans d'urbanisme ont été élaborés au cours de l'histoire dans des contextes politiques très différents (régimes autoritaires, démocraties libérales plus ou moins centralisées) avec des acteurs dominants très différents (communes, Etat, intercommunalités) et à des époques ayant chacune leurs urgences et leurs priorités (régulation du capitalisme industriel, reconstruction, croissance économique, reprise en main du local par l'Etat...). On trouve aujourd'hui des plans dans la quasi-totalité des villes du monde. Bien qu'ils s'élaborent dans des cultures de planification parfois très différentes, ces plans ont tendance à se ressembler de plus en plus (Friedmann, 2005; Sanyal, 2005; Othengrafen & Knieling, 2009; Othengrafen, 2010; Z. Taylor, 2013; Knieling & Othengrafen, 2015).

Que ce soit dans le temps ou dans l'espace, donc, les plans répondent systématiquement à la définition générique présentée en début de chapitre. Ils sont à la fois *prospectifs*, *rétrospectifs*, *régulateurs* et *coordinateurs*, avec des proportions respectives qui varient fortement. Dans la majeure partie des villes françaises, par exemple, le PLU des années 2000 est beaucoup plus prospectif et rétrospectif que ne l'était le POS des années 1980 ou 1990. Cela dit, dans tout POS étaient tout de même déjà formulés quelques paragraphes très courts explicitant les choix, et amenant certains éléments de contexte. Dans le même ordre d'idées, même un SCoT très nébuleux (*prospectif*) doit fixer quelques seuils de densité précis par secteurs, et participe ainsi également d'une dimension *régulatrice*.

Le plan d'urbanisme est donc un objet de forme relativement constante, dans l'histoire et aujourd'hui dans l'espace mondialisé. En cela, il constitue une forme de « signal » continu et régulier d'information qui sous la forme de corpus peut devenir une source de données pour de nouveaux travaux de recherche à visées descriptives, comparatives, explicatives et théoriques.

L'intérêt de l'analyse de signaux discursifs, dans de grands corpus, et sur de vastes périodes de temps n'est pas nouvelle, comme en témoigne cette citation de Michel Foucault.

« Il semble [...] que ce soit en resserrant à l'extrême le grain de l'événement, en poussant le pouvoir de résolution de l'analyse historique jusqu'aux mercuriales, aux actes notariés, aux registres de paroisses, aux archives portuaires suivis année par année, semaine par semaine, qu'on a vu se dessiner au-delà des batailles, des décrets, des dynasties ou des assemblées, des phénomènes massifs à portée séculaire ou pluriséculaire » (Foucault, 1971, p. 57)

La massification à l'œuvre dans le monde de la planification et les capacités d'archivage qui s'étendent pourraient permettre une analyse de corpus de plans bien plus conséquente que ce qui est fait jusqu'à présent au sein de la recherche urbaine. Cela permettrait de compléter l'analyse classique des « batailles » (*à la* dans notre cas, soit des grandes lois d'urbanisme, soit chaque plan pris séparément dans son contexte particulier de « gouvernance »), par une autre analyse plus globale des « phénomènes massifs » de l'urbanisme, via de grands corpus de documents de plusieurs dizaines de plans sur une période de plusieurs décennies.

Bien plus qu'un « simple » enjeu méthodologique, cette orientation permet surtout, nous le verrons, de proposer des réponses à certaines questions fondamentales en urbanisme et planification urbaine, auxquelles la littérature actuelle ne propose que peu de réponses²⁷.

Dans le cadre de cette HDR, nous allons tenter de démontrer qu'il est possible, en se servant comme source et objet principal de ces « plans », de traiter ce type de questions fondamentales et de proposer des nouveaux éclairages qui ne sont pas le fruit de la seule expérience personnelle, ou de modèles normatifs, mais d'analyses empiriques, systématiques et reproductibles. En cela, ces types d'approches peuvent permettre de constituer un socle théorique de connaissances en urbanisme et études urbaines. Cela nécessite tout d'abord de considérer scientifiquement les plans pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire des discours (Demazières & Desjardins, 2016) et de les analyser comme tels.

²⁷ Parmi ces questions, nous pouvons retenir celles qui sont présentes chez Xavier Desjardins (2020) : (1) « L'urbaniste (et l'urbanisme) sont-ils les idiots utiles du néolibéralisme ? » ; (2) « La convergence européenne a-t-elle eu lieu en planification urbaine ? » ; (3) « Comment continuer à planifier via un document statique, dans un monde aux incertitudes nombreuses et grandissantes ? ». Nous proposerons une réponse à chacune de ces questions dans le chapitre 3.

[2] Discours

Chapitre 2 : introduction

Le discours a longtemps été une *terra incognita* pour les chercheurs en urbanisme. L'absence de clarté quant aux contours exacts de sa définition, la diversité des approches qui en font l'analyse, et l'objectif résolument critique de certains travaux ont pu rendre méfiants de nombreux chercheurs. Jusque dans les années 1990, le discours était perçu par beaucoup comme quelque chose d'annexe, de secondaire, d'assez éloigné des « vrais » questionnements que devaient être ceux de la recherche en urbanisme et en études urbaines (Hastings, 2000). Cela a probablement retardé l'arrivée du *discursive turn*, pourtant observé dans d'autres disciplines des sciences humaines et sociales, comme par exemple en sociologie ou en histoire, 10 à 20 ans plus tôt. Tout de même, vers la fin des années 1990 émergent aux Etats-Unis et au Royaume-Uni les premiers travaux en urbanisme et études urbaines qui se présentent comme s'appuyant sur des analyses de discours. Les premiers numéros spéciaux apparaissent (dans *Urban Studies* en 1999, par exemple) ainsi que les premiers articles de synthèse, et de discussion critique et épistémologique. Parmi ces articles pionniers, trois publications ont permis une clarification des apports et limites de l'analyse de discours pour la recherche urbaine : ceux d'Annette Hastings (2000), de Keith Jacobs (2006) et, dans une moindre mesure, l'article de Liz Sharp et Tim Richardson (2001).

En dépit d'apport incontestables des *planning discourse studies* à la recherche urbaine, certains travaux de ce courant ont montré de fortes limites, auxquelles nous tenterons de remédier en proposant une construction méthodologique visant à les dépasser. Ces développements pouvant mêler textométrie, analyse de contenu visuel et entretiens d'explicitation sont présentés en fin de chapitre.

2.1 Le discours et son analyse, quelques précisions

Le discours : « constitutif » et « constitué », actif et passif à la fois

Définir précisément et simplement le terme de discours est difficile. Il s'agit d'un terme particulièrement polysémique et qui témoigne de positions théoriques très différentes chez celles et ceux qui l'emploient. Cette entrée en matière plutôt difficile a pu effrayer certains chercheurs non-spécialistes des discours. En effet, en linguistique, « discours » peut renvoyer soit à un seul énoncé (un seul texte par exemple), ou bien à un groupe de textes qui se rapportent à un même domaine, souvent à une même période, et à un même espace géographique. On peut alors parler, par exemple du « discours médical du XIX^{ème} siècle » ou du « discours de la planification urbaine de la reconstruction en France ». Comme nous menons essentiellement des analyses par corpus de documents, nous nous situons plus près de cette deuxième acception du terme.

Pour y voir plus clair, notamment pour les non-spécialistes des discours, plusieurs définitions de Teun van Dijk (1997) ont pour elles la simplicité et la clarté.

"Discourse is language use" (van Dijk, 1997, p. 3) ;

"Discourse analysis is talk and text in context" (van Dijk, 1997, p. 3)

Le discours c'est donc l'usage du langage, qu'il s'agisse d'écrit ou d'oral²⁸. Pour décrire, interpréter et parfois expliquer l'émergence de certains types de discours, la prise en compte du contexte est primordiale. En effet, les personnes ne parlent ni n'écrivent indépendamment des contextes dans lesquels elles s'expriment. On ne parle pas de la même manière lors d'un déjeuner entre amis ou lors d'une conférence de presse, ni n'écrit de la même manière dans un journal intime ou dans un PLU. S'intéresser aux discours et les analyser, c'est donc s'intéresser à l'articulation entre des énoncés et les contextes sociaux de production et de réception de ces énoncés.

"Discourse is an inherent part of society, and partakes in all society's injustices, as well as in the struggles against them" (van Dijk, 1997, p. 23)

Depuis les travaux des philosophes poststructuralistes et des linguistes dans les années 1970, on sait que le discours n'est pas qu'un réceptacle passif de la société ou du groupe social qui le produit (Foucault, 1971; Haroche et al., 1971). Il y a également dans l'idée de discours une dimension active ou performative. En d'autres termes, on peut considérer que les discours agissent puisqu'ils ont des conséquences concrètes dans les sociétés humaines (Krieg-Planque, 2012). Qu'il s'agisse d'énoncés issus du monde juridique et légal (« *je vous déclare mari et femme* », ou « *un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension est attendu dans les trois ans* ») ou d'énoncés plus généraux issus de la publicité (« *les antibiotiques c'est pas automatique* ») ou de conversations courantes (« *tu pourras toujours compter sur moi* ») de nombreux discours ont le pouvoir de modifier les relations entre les humains, de modifier l'organisation des sociétés ou des groupes, et donc d'amplifier ou parfois de réduire les inégalités sociales. Autrement dit, le discours structure ce qui est « *pensé, dit et fait* » par les acteurs sociaux (Haroche et al., 1971) et peut aussi revendiquer la qualité si ce n'est d'acteur social, mais tout du moins « d'agent » au sein d'une société. C'est à cette facette active du discours que Teun van Dijk fait référence ci-dessus lorsqu'il affirme que le discours fait partie intégrante de la société et participe à toutes les injustices sociales, autant qu'il peut permettre de les combattre.

« Le discours n'est pas seulement ce qui traduit les luttes ou les systèmes de domination, mais ce pour quoi, ce par quoi on lutte, le pouvoir dont on cherche à s'emparer » (Foucault, 1971)

Le discours est donc à la fois (1) « socialement constitutif », puisqu'il est un instrument actif de pouvoir et de contrôle social ; mais également (2) « socialement constitué », un réceptacle plutôt passif autour duquel s'organisent des luttes pour la construction sociale de la réalité (van Leeuwen, 1993, p. 193; Petitclerc, 2009).

²⁸ Nous étendrons cette définition dans notre cas, au langage visuel très présent et signifiant dans les plans d'urbanisme (Dühr, 2007).

Que cherchent les analystes du discours ?

Depuis les années 1970, plusieurs courants d'analyse de discours se sont développés avec des formes relativement diverses, proposant ou non des méthodes spécifiques. Pour Annette Hastings (2000), géographe-urbaniste, l'ensemble de ces courants tentent de répondre à trois questions fondamentales.

"The aim of an analysis might be to understand exactly how language is being used in the discourse, perhaps to explore the reasons why it is being deployed in a particular way and to consider what effect is achieved." (Hastings, 2000, p. 131)

Les trois questions identifiées peuvent se comprendre en regard des deux facettes du discours précédemment évoquées (*à la* active et passive). Les deux premières questions (*how* et *why*) considèrent plutôt la dimension passive du discours, sa matérialité observable, les luttes pour en modifier le contenu et la forme, qu'il s'agisse de textes ou de discours oral retranscrit.

(1) **How?** *Comment* la langue est utilisée dans un type de discours particulier ? et *comment* la langue évolue ? Il s'agit ici de décrire les artefacts discursifs utilisés et d'identifier les évolutions dans les discours. On note par exemple depuis une trentaine d'années dans la langue française en général, et dans les documents d'urbanisme en particulier, un processus de nominalisation des verbes. Il s'agit d'un phénomène discursif majeur qui remplace peu à peu les formes conjuguées (ex : « il met en place » ; « je mets en place ») par des formes nominalisées (ex : « la mise en place ») (Krieg-Planque, 2012).

(2) **Why?** En confrontant les énoncés à leurs contextes sociaux et de production, et parfois en interrogeant des acteurs de cette production discursive, il est possible de retracer l'origine et les rationalités d'usage d'artefacts de langue, d'identifier des logiques rhétoriques, et de comprendre *pourquoi* certaines formes d'énoncés, certains discours s'imposent. La nominalisation des formes verbales évoquée au point précédent, permet par exemple une élimination du sujet, du temps et du mode (de l'ancien verbe). Dans notre exemple, pour une mise en place particulière (d'une infrastructure de transports par exemple), les responsabilités, le calendrier et le degré de certitude sont ainsi éliminés de la phrase, et permettent d'entretenir un flou stratégique, parfois utile et souhaitable pour certains acteurs, sur certains sujets (Buhler, 2021).

La troisième question s'intéresse plus à la capacité qu'ont les discours à générer des effets dans les sociétés humaines.

(3) **What effects?** L'analyse des *effets* est toujours une question compliquée, qu'il s'agisse des effets de nouvelles infrastructures dans une ville sur les mobilités quotidiennes et résidentielles (Offner, 1993), et encore plus lorsqu'il s'agit de l'effet de discours sur les individus et les sociétés. Les sociétés contemporaines sont complexes et les *effets*, souvent définis comme des mécanismes de causalité à origine unique sont difficiles à établir empiriquement. Cela dit, certains travaux en *planning discourse studies* n'hésitent pas à analyser les effets d'une prise de parole, émise à un temps *t*, en observant les évolutions des pratiques, discours et projets des autres acteurs suite à cela. Par exemple, un travail (assez rare) d'observation systématique et d'analyse des discussions et prises de parole au sein d'un collectif d'acteurs d'un plan d'urbanisme a pu être mené par

Juval Portugali et Nurit Alfasi (2008) à Beer Sheva en Israël. En dépit de l'intérêt de tels travaux, ces analyses sont encore rares, particulièrement chronophages, difficilement répliquables, et leurs résultats paraissent peu généralisables. Ils posent aussi un problème épistémologique de fond : à quoi comparer ces observations ? A une même série d'interactions où la prise de parole X ou Y n'aurait pas eu lieu ? Cela est difficile à mettre en place concrètement. L'identification empirique des effets (micro ou macro) des discours est un champ où beaucoup reste encore à faire.

D'autres articles de synthèse ont tenté une classification de ces travaux émergents, comme par exemple Liz Sharp et Tim Richardson (2001). On retrouve la distinction entre d'une part les travaux qui s'intéressent à la matérialité discursive, c'est-à-dire au discours comme produit (passif), observable et analysable, d'une société ou d'un groupe social ; et d'autre part les approches poststructuralistes qui considèrent le discours dans une définition élargie, comme agent social producteur de catégories et de concepts (voir Figure 2.1). Il s'agissait surtout de démontrer pour ces auteurs que la « vraie » analyse de discours est du côté des seconds, des foucaaldiens, et que les premiers passent à côté de beaucoup de choses fondamentales. Au début des années 2000, le champ de l'analyse de discours était assez loin d'être stabilisée.

Il semblerait, cela dit, que l'analyse faite par Sharp et Richardson (2001) soit, avec 20 ans de recul, quelque peu erronée. Tout d'abord, les poststructuralistes ont certes bien montré les liens étroits qui existent entre usage de la langue, savoir, pouvoir et action sur les pratiques sociales individuelles. Cela dit, il semble extrêmement difficile d'opérationnaliser ces réflexions dans des questionnements concrets de recherche, sur des discours et des documents précis (Hastings, 2000, p. 131).

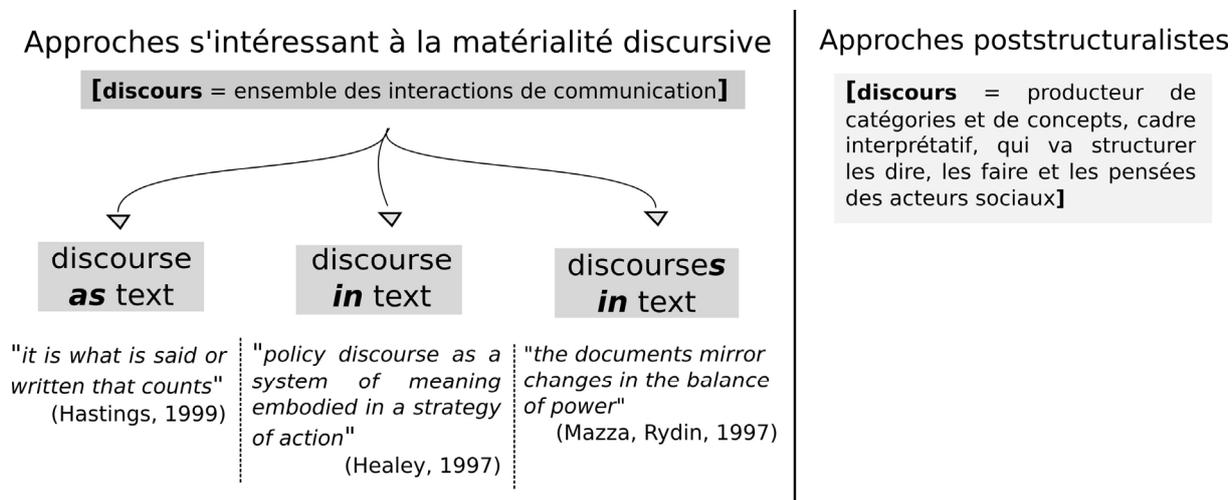


Figure 2.1 : Les analyses de discours renvoient au moins à deux grandes familles de recherches (Buhler et al., 2018, p. 96; inspiré de Sharp & Richardson, 2001, p. 194)

Le dualisme « matérialité discursive » contre « approches poststructuralistes » a pu être dépassé entre la fin des années 1990 et le début des années 2000 par l'émergence de la *Critical Discourse Analysis*²⁹ (CDA). Ce regroupement de chercheurs et chercheuses propose en effet une synthèse, une intégration et une opérationnalisation des développements antérieurs. Concrètement, la CDA propose une méthode pour analyser de « vrais » textes, (ou du discours oral retranscrit) en les confrontant systématiquement aux contextes de production et de réception de ces discours, et aux pratiques sociales sur lesquels ces discours sont censés avoir un effet. Il n'est plus question d'analyser les textes comme des énoncés séparés du monde, ni de gloser sur le discours comme méta-catégorie qui expliquerait beaucoup de choses sans qu'on soit capable de le démontrer empiriquement, mais bel et bien d'analyser et de confronter des énoncés réels, datés, et minutieusement contextualisés.

Par « contexte » il faut comprendre tout d'abord le contexte de production (et de réception ou *interpretation*) des discours : quelles personnes, ou quels acteurs, dans quels types d'organisations, sont actifs dans la production de ces discours ? Quelle sont les contraintes qui s'appliquent à la production de ces discours ? Les contextes de réception peuvent se documenter et s'analyser de la même manière : quels autres discours sont synchroniques de celui analysé ? Comment s'organise socialement et spatialement la diffusion de tels discours ? Quelles réactions suscitent ces discours dans le champ social ?

Tout ceci (processus de production et processus de réception) correspond à l'ensemble de ce que la CDA nomme les pratiques discursives (*discourse practice*) (voir Figure 2.2).

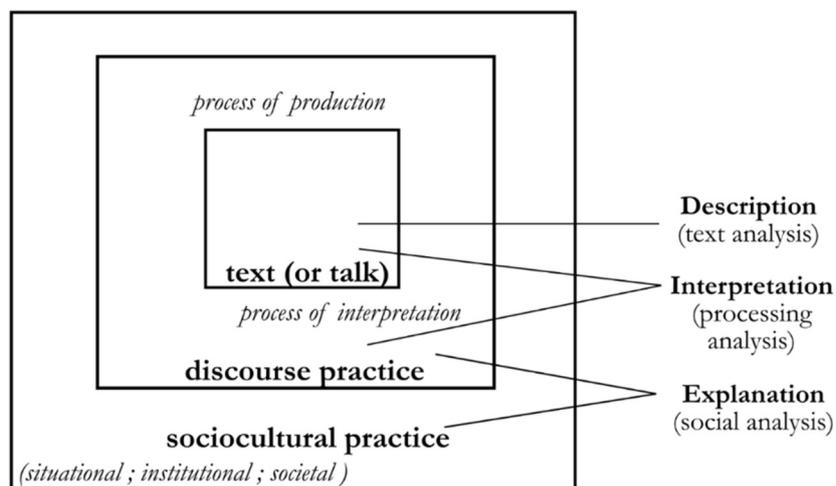


Figure 2.2 : Les différentes dimensions de l'analyse de discours pour la CDA (inspiré de Fairclough, 2013, p. 133)

Confronter textes et pratiques discursives permet d'interpréter les phénomènes discursifs. Par exemple, la description des discours présents dans les plans d'urbanisme français des années 2000 et 2010 (textes) ;

²⁹ Il s'agit d'un collectif international d'universitaires. Ce collectif est interdisciplinaire mais inclut toute de même une majorité de linguistes dont ses principales figures de proue : Norman Fairclough (linguiste – Université de Lancaster, Royaume-Uni), Teun A. van Dijk (linguiste – Université d'Amsterdam, Pays-Bas), Ruth Wodak (linguistique, Université de Vienne, Autriche) ou Theo Van Leeuwen (linguiste – Université du Sud du Danemark).

combinée à la prise en compte de l'évolution des acteurs actifs dans la production de ces textes (notamment la prise de pouvoir des cabinets de conseils en communication, au détriment des services techniques) (G. Pinson, 2014) permet d'interpréter et de donner du sens aux évolutions constatées. On identifie en effet un effacement du discours des termes désignant des objets précis, des localisations exactes et des unités temporelles, au profit de formules plus floues (Buhler & Lethier, 2020).

Pour la CDA, il est également possible et important de confronter textes et pratiques discursives, aux contextes sociaux (plus larges). Par exemple, dans notre cas, il peut être utile de confronter les discours qu'on trouve dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) français avec l'évolution des parts modales sur leurs territoires respectifs. Il ne s'agit plus là de contexte de production (étroit) du discours mais du contexte élargi qui peut avoir une influence sur les discours, comme par exemple la faible place laissée au diagnostic et à l'analyse rétrospective dans un plan lorsque la version précédente n'a pas porté ses fruits en termes d'évolution des parts modales.

Il est donc possible, en suivant cette méthode, de dévoiler des idéologies en s'attachant à la matérialité discursive, et donc de dépasser le dualisme plutôt improductif et abusif identifié par Liz Sharp et Tim Richardson (2001) et que traduit la Figure 2.1. Ce dépassement a conduit à un certain succès de la CDA dans de nombreuses disciplines. Celui-ci s'explique par sa capacité d'intégration de courants préalablement opposés, mais également par la montée en puissance concomitante des techniques informatisées d'analyse de données textuelles. On comprend vite en décrivant la Figure 2.2 que plus nombreux sont les textes, réunis en corpus ou en sous-corpus à comparer, plus nombreux sont les contextes sociaux, ou de production des textes pris en compte, et plus la confrontation sera riche, robuste statistiquement et plus généralisables seront les résultats.

Faire de l'analyse de discours implique-t-il de fait une posture scientifique critique ?

Sur ce point aussi il existe deux visions différentes. Pour les promoteurs et défenseurs de la CDA, l'analyse de discours est un outil d'émancipation sociale de l'idéologie des groupes dominants (Petitclerc, 2009). En effet, les aspects idéologiques des discours ne sont pas transparents, ne se donnent pas à la première lecture, comme on le voit par exemple avec le processus de nominalisation des formes verbales évoquées plus haut.

Ces artefacts nécessitent souvent un décorticage fin et minutieux, ainsi qu'une confrontation à d'autres éléments, notamment des contextes et des pratiques sociales associées. L'analyse de discours est donc pour la CDA une méthode de dévoilement des idéologies, qui doit œuvrer pour outiller intellectuellement les groupes dominés et marginalisés. C'est en ce sens que l'analyse de discours implique pour la CDA une posture de recherche critique (Fairclough, 2013). Cela dit, il existe aussi des voix dissonantes en analyse de discours pour lesquelles il n'y a pas nécessité de posture critique (Mills, 1999). L'analyse de discours « peut » permettre l'édification d'une critique sociale sur les idéologies dominantes, mais elle peut tout aussi bien s'appliquer à d'autres types de discours, et sans forcément d'intention de changement social.

2.2 L'analyse de discours en urbanisme

Les planning discourse studies : des travaux très hétéroclites

Comme nous l'avons évoqué, l'analyse de discours, en urbanisme et en études urbaines, est apparue à la fin des années 1990 (Hastings, 1999). Il s'agit d'une apparition assez fulgurante et massive, puisque rien que pour le champ de recherche sur le logement, une quarantaine d'article a pu être identifiée entre 1995 et 1999 (Hastings, 2000).

En termes de sources utilisées pour les analyser, les *planning discourse studies* ne reposent bien-sûr pas uniquement sur les plans d'urbanisme qui sont centraux dans ce travail d'habilitation. De même, il existe de nombreuses méthodes utilisées et de types d'analyse (diachroniques, comparatives etc.). Afin de montrer la diversité des recherches qui existent et qui sont souvent rassemblées sous l'étiquette *planning discourse studies*, le tableau de la page suivante a été construit (voir Tableau 2.1). Les articles analysés sont les résultats d'une requête sous la base de données *Scopus*, qui identifie les articles qui proposent à la fois '*urban planning*' et '*discourse analysis*' dans leurs titres, mots-clés ou résumés, sans spécification de revue^{30,31}. Les 13 articles analysés traitent directement de discours et s'appuient sur des cas d'études qui impliquent l'urbanisme et les projets urbains. Ils se réfèrent tous sans exception à la CDA. Ce corpus est relativement étroit. Il est clair qu'il n'est pas exhaustif, mais permet de voir la diversité qui existe au sein des *planning discourse studies*.

Ces travaux mobilisent fréquemment les plans d'urbanisme comme source pour mener leurs analyses. Ces plans sont systématiquement analysés de manière qualitative et interprétative, c'est-à-dire qu'une lecture du ou des plans est effectuée, et s'en suit un travail de synthèse et d'interprétation, relativement au questionnement initial du chercheur. On trouve également des travaux s'appuyant sur des entretiens, ainsi que sur d'autres médias (tweets, articles de presse, archives autre que des plans). Les confrontations de sources entre elles sont plus rares. L'objet d'étude et le positionnement des auteurs varient fortement d'un article à l'autre. Le plus souvent, ces analyses cherchent à décortiquer le discours des acteurs dominants en planification urbaine (élus, investisseurs, promoteurs ...), et cherchent souvent à identifier la place des « dominés » dans le discours, qu'il s'agisse des travailleurs et travailleuses du sexe, des populations natives au Canada et en Australie, des populations musulmanes en Australie ou des demandeurs d'asile au Royaume-Uni.

³⁰ Bien entendu, avec des requêtes plus larges (ex : '*planning*' et '*discourse*') on trouve bien plus de résultats (638 exactement), mais les articles ne traitent le plus souvent pas vraiment de discours, puisque l'usage de ce terme correspond alors plus à un synonyme de '*policy*' ou '*strategy*'.

³¹ Bien entendu, il s'agit uniquement de revues répertoriées sous Scopus, ce qui inclut tout de même cinq grands éditeurs scientifiques internationaux de référence à savoir *Springer, Elsevier, Taylor&Francis, Wiley* et *Sage*.

Auteurs	Année	Revue	Objectif	Source	Etude théorique ?	Analyse qualitative interprétative ?	Analyse systématique de corpus ?	Analyse diachronique ?	Analyse comparative ?
Matthews, P., Satsangi, M.	2007	<i>Planning Practice and Research</i>	Analyse des jeux de pouvoir autour du choix des noms de lieux dans un projet urbain	Entretiens		OUI		OUI	
Kerkin, K.	2004	<i>Australian Geographer</i>	Analyse des dénominations autour de la prostitution dans les discours liés à l'aménagement urbain	Entretiens		OUI		OUI	
Porter, L., Barry, J.	2015	<i>Critical Policy Studies</i>	Analyse discursive des dénominations autour des droits des populations natives	Plans		OUI		OUI	OUI
Xu, J.	2016	<i>Urban Studies</i>	Théorie poststructuraliste pour analyser les discours sur l'environnement en Chine	Plans	OUI	OUI		OUI	
Portugali, J., Alfasi, N.	2008	<i>Urban Studies</i>	Analyse des interactions discursives entre des acteurs lors de réunions successives	Observations	OUI	OUI		OUI	
Bugg, L., Gurrin, N.	2011	<i>Australian Planner</i>	Identification des discours de justification de refus des écoles islamiques dans le processus de planification	Entretiens		OUI			
Hess-Lüttich, E.W.B.	2016	<i>Sign Systems Studies</i>	Proposition théorique sur le discours. Contexte de l'aménagement de l'aéroport Tempelhof	Aucune	OUI			OUI	
Williamson, W., Ruming, K.	2017	<i>Planning Theory & Practice</i>	Analyse des stratégies discursives des différents groupes d'acteurs d'un projet	Tweets			OUI	OUI	
Mele, C.	2000	<i>Urban Affairs Review</i>	Identification de trois discours-types légitimant le recours à un <i>rational planning</i>	Archives journaux et administration		OUI		OUI	
MacCallum, D., Hopkins, D.	2011	<i>Planning Theory and Practice</i>	Analyse diachronique des évolutions des discours entre 4 Masterplans sur 45 ans	Plans		OUI		OUI	
Hofstad, H., Tveit, M.S., Stokke, K.B.	2015	<i>Landscape Research</i>	Analyse de différents discours de protection de l'environnement	Plans + entretiens		OUI			
Pearsall, H., Pierce, J.	2010	<i>Local Environment</i>	Analyse des modalités discursives de présentation de l'articulation plan / projet	Plans		OUI			OUI
Baker, Gabrielatos,	2008	<i>Discourse and society</i>	Analyse des discours sur les demandeurs d'asile dans la presse britannique	Articles presse			OUI	OUI	

Tableau 2.1 : Grande diversité de sources, d'approches, et de positionnements au sein des *planning discourse studies* (Thomas Buhler – 2021)

Il y a un positionnement critique assez conséquent dans ce corpus, dans la lignée de la posture critique théorisée par la CDA. Cela dit, il existe également des travaux qui visent à étudier, de manière plus globale des phénomènes discursifs (observation des interactions, analyse des discours des différents types d'acteurs sur Twitter, etc.) sans focale particulière sur les liens entre groupes dominants et dominés.

Pour ce qui est des types d'analyses, on note qu'une majorité de ces articles proposent une entrée diachronique, que ce soit en suivant un projet ou une série chronologiques de plans d'urbanisme pour la ou les même(s) ville(s). Les analyses comparatives sont beaucoup plus rares.

Pour caricaturer à peine, on retrouve un « modèle » d'article récurrent pour ne pas dire fréquent dans la littérature. Il s'agirait d'un type d'article qui se sert d'un ou d'une série de plans d'urbanisme comme source, en l'analysant de manière qualitative et interprétative pour s'intéresser aux discours des pouvoirs urbains sur les dominés, avec une dimension diachronique dans l'analyse. L'article de Libby Porter et Janice Barry (2015) correspond en tout point à ce modèle d'article critique, reposant sur l'analyse qualitative de documents de planification, avec la particularité de proposer une comparaison entre Canada et Australie.

Qu'est-ce que cela apporte « vraiment » au champ de recherche ?

La question revient souvent car aujourd'hui encore, pour de nombreux chercheurs non-spécialistes, les analyses de discours peuvent représenter des approches ésotériques, contingentes et « non-essentielles ».

“For many, discourse analysis is a rather arcane or esoteric field of study, more appropriate to arts than social science faculties (...). It is seen as a distraction from doing real research on the pressing social, political and economic issues which shape the lives of real people” (Hastings, 2000, p. 131)

Il est alors nécessaire de montrer en quoi ces analyses peuvent vraiment apporter quelque chose, dans le cas de l'urbanisme et des disciplines proches. Trois apports sont à mentionner :

(1) Ces analyses proposent une rupture nette avec le positivisme qu'on trouve encore parfois en urbanisme, que celui-ci soit affirmé (rarement) ou implicite (dans la plupart des cas). Le positivisme, en urbanisme, consiste à penser le savoir et les connaissances comme pouvant être purement objectifs totalement désintéressés (Hastings, 2000, p. 132). En conséquence, quand on est positiviste, on considère les plans d'urbanisme comme des mécanismes « non-problématiques » d'exercice du pouvoir, comme des outils « neutres » ou « rationnels » (Fischer & Forester, 1993). A l'inverse, s'attaquer (analytiquement) à ces documents, avec les outils et méthodes d'analyse du discours permet d'entrer dans leur matérialité, de comprendre comment le langage y est instrumentalisé afin de construire des versions sélectives des « problèmes » à résoudre, et comment les dispositifs narratifs sont employés pour persuader le plus grand nombre du bien-fondé des décisions prises.

Un autre apport de l'analyse de discours est (2) d'ouvrir les questions de recherche que se posent les urbanistes à de nouvelles perspectives disciplinaires, et notamment les sciences du langage. L'urbanisme et les études urbaines sont par nature interdisciplinaires et se nourrissent comme beaucoup de sciences

humaines et sociales des apports des autres disciplines comme la sociologie, la géographie et les sciences politiques (Bonicco-Donato, 2018). La linguistique est arrivée plus tardivement, par les travaux de Lorenza Mondada (2000) notamment.

Enfin, (3) les analyses de discours permettent d'explorer de nouveaux « territoires empiriques » (Hastings, 2000). Jusqu'à l'émergence des *planning discourse studies*, les analyses en urbanisme portaient essentiellement sur les éléments produits par les acteurs dominants eux-mêmes - et en général peu contestés - à savoir les organigrammes ou budgets (Dühr, 2007). L'analyse de discours a permis de considérer d'autres objets comme les plans comme source d'intérêt, puisqu'ils sont devenus à partir des années 1990 des espaces de luttes entre groupes et acteurs (Fischer & Forester, 1993). De plus, analyser les discours, qu'il s'agisse d'entretiens, de prises de parole publique ou de documents écrits, permet également de prendre mieux en compte les subjectivités des acteurs (Dühr, 2007). Les *planning discourse studies* ont permis de parvenir à deux types de résultats : révéler de nouveaux phénomènes (ex : place des groupes dominés dans le discours) et requestionner certains postulats considérés comme acquis. Cette première génération d'analyses de discours ont permis un dépassement dans un champ de recherche alors assez majoritairement normatif et positiviste, en instillant la possibilité d'une réflexivité plus forte, et de démarches plus critiques (*càd* qui visent à dévoiler des processus de domination sociale entre groupes) en recherche urbaine (Dühr, 2007).

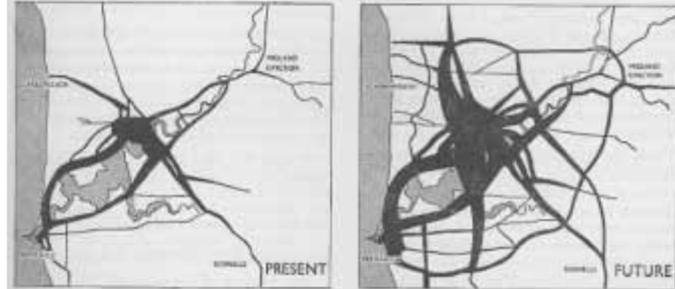
Discours textuel et discours visuel

Depuis le début de ce chapitre, nous nous focalisons beaucoup sur le discours sous sa forme textuelle, qu'il s'agisse de vrais textes ou de retranscriptions de discours oraux. Cette focalisation est en fait un reflet des priorités du champ de l'analyse de discours jusqu'aux années 1990. On note jusqu'à cette période un intérêt quasi-exclusif (à quelques rares exceptions près) pour le texte dans les sciences humaines et sociales (Söderström, 2000). Devant la profusion et la diffusion de plus en plus simple des images dans la société, leur prise en compte est petit à petit devenue indispensable dans les sciences humaines et sociales en général, et en urbanisme en particulier.

"It's raining images outside, but we are locked indoors" (Stafford, 1997, p. 87 cité par Söderström, 2000, p. 23)

De leur côté, les géographes ont connu l'émergence d'un courant poststructuraliste d'analyse du discours visuel (autour de l'objet carte) à la fin des années 1980 (Harley, 1989). Pour l'urbanisme, il faut attendre encore une décennie et les travaux pionniers d'Ola Söderström (2000) sur l'usage des images dans les projets urbains (cartes, esquisses et plans). Plus tard, Stefanie Dühr (2007) complète cela en proposant un ouvrage sur les usages de la carte en aménagement régional, portant sur un nombre de cas diversifiés en Angleterre, Allemagne et Pays-Bas. Malheureusement, depuis ces travaux, l'intérêt du champ est plutôt faible pour ces

éléments visuels pourtant centraux lorsqu'il s'agit de planification³². Les travaux s'appuyant sur les textes, et ceux sur les visuels, évoluent dans des mondes séparés qui communiquent peu entre-eux (Dühr, 2007). Sur le Tableau 2.1 et les 13 articles précédemment analysés, seules Diana MacCallum et Diane Hopkins (2011) prennent en compte aussi les éléments visuels dans leurs analyses (voir Figure 2.3).



*Figure 2.3 : 'Road traffic intensity' dans le "Plan for the Metropolitan Region Perth and Fremantle" de 1955
(MacCallum & Hopkins, 2011, p. 9)*

Pourtant, les images sont très présentes et très significatives dans l'exercice quotidien de la planification urbaine. Les différents acteurs de l'urbanisme se rencontrant rarement directement, les visuels sont une des arènes de discussion principale dans l'élaboration de plans et de projets (Söderström, 2000). En conséquence, la présence de ces visuels est très importante dans les documents finaux. Par exemple, dans le corpus de 36 PDU (Plans de Déplacements Urbains) français sur la période 2000-2015, qui sera présenté à la fin de ce chapitre, puis analysé dans le chapitre suivant, on dénombre (en % de surface de document occupée) : 11% de photographies (soit 265 équivalent A4), 9% de cartes, 7% de graphiques, 3,5% de schémas et croquis et 0,1% de photomontages. Le texte est certes majoritaire (69%) mais il n'est pas seul. En termes de surface, faire l'impasse sur les visuels reviendrait à ignorer un tiers du corpus, et probablement plus en termes de potentiel de persuasion, car c'est bien là une des fonctions majeures du visuel.

Les trois fonctions du visuel en urbanisme

Selon les travaux précurseurs d'Ola Söderström (1996, 2000), les visuels jouent trois rôles principaux en planification urbaine. Tout d'abord, ils permettent (1) de faciliter ou de restreindre les discussions lors du développement de plans ou de projets. Pour que le visuel devienne un allié pour l'urbaniste dans de telles situations, chaque image suit deux phases. Tout d'abord, il y a une sélection des éléments à représenter, suivi par le choix du type de représentation en fonction de l'interlocuteur (ou des interlocuteurs) et du type d'interactions à encourager ou à éviter. Cette instrumentalisation des visuels, consciente ou inconsciente, a été observée lors de la préparation de réunions publiques notamment (Söderström, 2000).

Les visuels d'aménagement permettent également (2) d'établir des normes parmi les professionnels de l'urbanisme. Les visuels sont le principal moyen par lequel les normes sont construites au sein des groupes

³² Parmi les rares références récentes, on trouve un article focalisé sur les photomontages de projets d'infrastructures routières (en Norvège) et sur le nombre exceptionnellement bas de voitures figurant sur ceux-ci (Hansson, 2020).

professionnels (Hansson, 2020, p.3). Comme pour d'autres groupes professionnels, les urbanistes utilisent des normes visuelles permettant de gagner du temps et, ce faisant, petit à petit, les améliorent et les modifient progressivement (Latour, 2010). Ces normes permettent de ne pas partir de zéro à chaque fois, mais de fonder le travail sur une série de codes négociés relatifs à un champ professionnel et à une époque.

Dans cette HDR, nous nous intéressons plus au « produit » qu'est le plan d'urbanisme qu'au « processus » qui le met en forme. Nous nous focaliserons donc davantage sur le troisième rôle des images dans la planification, celui de la persuasion (3). En effet, dans les documents, les visuels de planification sont conçus pour persuader les lecteurs (au choix) : de la gravité de la situation actuelle, de la pertinence la stratégie choisie, des effets désirables que ces options pourraient générer (Söderström, 2000, p.89). La capacité de persuasion des images réside dans le fait que celui qui entend remettre en cause la stratégie proposée devra fournir un travail considérable, en mettant en évidence les différents choix, simplifications et sélections qui ont conduit à l'élaboration du visuel. En d'autres termes, un opposant doit défaire ce qui a été fait au cours d'un long et patient processus de construction d'images (Söderström, 2000, p.90), en n'ayant souvent que peu de temps et de connaissances dans les techniques de visualisation. Bien qu'il ne le soit pas systématiquement³³, le visuel peut être un instrument de domination et de persuasion particulièrement efficace dans des processus fermés et verticaux d'aménagement urbain.

Les planning discourse studies en question

Comme cela a été dit en tout début de chapitre, les analyse de discours ont pu rendre méfiants de nombreux chercheurs du champ de l'urbanisme. Cette méfiance peut se comprendre. En effet, en dépit des apports considérables (ouverture des questionnements à d'autres disciplines, exploration de nouveaux horizons empiriques, rupture avec le positivisme latent, identification de logiques de domination discursives), force est de constater que ces travaux semblent montrer de fortes limites. Keith Jacobs (2006) consacre un article à ce problème qui émerge en même temps que les *planning discourse studies*. Il identifie deux soucis principaux qui limitent la rigueur scientifique de certains travaux. Tout d'abord, (1) il constate un manque quasi-systématique d'explicitation des méthodes utilisées et des hypothèses théoriques sous-jacentes. En d'autres termes, ces travaux auraient tendance à se focaliser sur leur objet de recherche par l'entremise des textes, en faisant souvent l'économie de la réflexivité et de l'argumentation méthodologique, c'est-à-dire en oubliant de préciser ce que permet ou ne permet pas l'analyse de ces textes. Ensuite, (2) Keith Jacobs note la très faible traçabilité du cheminement interprétatif suivi par nombre de chercheurs. Plus précisément, ces auteurs auraient tendance souvent à trop généraliser autour d'un extrait ou d'une citation particulière, dont le choix est parfois subjectif, car pas toujours représentatif du propos général d'un texte. Par ailleurs, est pointé le risque de risque de circularité du raisonnement lorsqu'une approche hypothético-déductive est associée à de

³³ Il existe bien entendu plusieurs types de méthode de discussion où les visuels construits permettent au contraire de faciliter les échanges et à donner une voix aux groupes et individus dominés (ateliers de médiation, *PhotoVoice*, cartographie critique etc.). Mais il s'agit plus de méthodes utilisées de manière expérimentale ou en recherche que la norme en concertation relative à la planification urbaine.

grands corpus où quasiment « tout » peut y être trouvé³⁴. Autrement dit, il est parfois légitime de se demander dans quelle mesure l'hypothèse de départ du chercheur contribue à focaliser son attention sur un extrait plutôt qu'un autre ? Pour de nombreux articles, les processus analytiques mis en place ne sont absolument pas systématiques, et c'est leur principal écueil car ils peuvent assez aisément déformer le poids ou l'importance de tel ou tel énoncé ou discours dans un corpus, et ce consciemment ou non. De plus, un moment de fatigue est vite arrivé lors de la lecture de documents d'urbanisme pouvant faire parfois 300 à 400 pages et connus pour leur ton institutionnel parfois monotone et leur contenu parfois répétitif (Offner, 2006). Ces deux écueils sont particulièrement graves du point de vue de la connaissance scientifique. En effet, constituer une boîte noire méthodologique correspond à un refus d'une possibilité de réplication de la démarche et - peut-être - des résultats. En effet, sans explicitation de la traçabilité de l'interprétation, il est illusoire d'espérer des résultats concordant en confiant ces mêmes documents à un autre chercheur. Or la reproductibilité des résultats d'une expérience ou d'une analyse est un des fondements de l'approche scientifique (Popper, 1935).

Pour clarifier le propos, le problème ne vient pas du tout du fait qu'il y ait une phase d'interprétation d'un ou plusieurs chercheurs. Il y a toujours une phase d'interprétation de résultats, même après des analyses statistiques multivariées, nous le verrons. Cela dit, un problème émerge quand le processus d'analyse lui-même est une boîte noire, et que les résultats peuvent être liés au moins autant au profil et aux hypothèses de chercheurs qu'aux caractéristiques objectivables du corpus analysé. Pour assurer une rigueur scientifique minimale aux développements en *planning discourse studies*, il semble essentiel de documenter et d'explicitier un maximum les processus méthodologiques suivis. D'autres critiques ont été formulées sur ces travaux relevant des *planning discourse studies*. Liz Sharp et Tim Richardson (2001) ont montré que nombre d'entre eux se limitaient à l'analyse descriptive des textes, en les utilisant uniquement comme illustration, sans jamais les confronter à leurs contextes sociaux. En cela, ils passeraient d'après eux à côté de l'aspect « discursif » même (au sens poststructuraliste) de leurs documents et corpus. Cela correspond à la première critique de Jacobs sur l'absence de réflexivité et de profondeur théorique de certaines analyses. Enfin, comme l'a montré Stefanie Dühr (2007), la mise au ban des éléments visuels des plans dans de nombreux travaux pose problème. Analyser le discours de tels documents, en faisant l'économie des visuels est une hypothèse de travail erronée qu'il faut savoir reconsidérer. L'ensemble de ces limites mettant en cause ces travaux a fait naître un besoin de renouvellement méthodologique. Nous allons maintenant présenter la méthode, ou plutôt les méthodes conçues et utilisées pour les différents travaux menés sur des corpus de plans. Ces développements ont pour objectif d'augmenter la rigueur scientifique des analyses de *planning discourse* en les rendant systématiques, répliquables et explicites, en intégrant et confrontant les dimensions textuelles et visuelles des documents étudiés.

³⁴ On peut aussi y voir les effets du fameux biais de confirmation qui incite à ne voir que les éléments qui vont dans le sens escompté (Wason, 1960).

2.3 Propositions méthodologiques pour une analyse systématique des corpus de plans

Les plans relèvent du discours institutionnel

Avant même de rentrer dans les détails des choix méthodologiques retenus, il est nécessaire de cerner mieux les caractéristiques du type de discours qu'on retrouve dans les plans d'urbanisme. En effet, dans une tradition plutôt française (et francophone) de l'analyse de discours, la notion de « type » de discours est centrale. Ces types de discours identifient des liens récurrents entre la production verbale (textes et énoncés) et des contextes de production particuliers. On peut parler de discours politique, médiatique, médical, et cela renverra à des formes textuelles spécifiques, et des outils et instruments de diffusion identifiables.

A la lecture de différents documents d'urbanisme, et en les confrontant aux différents types de discours existants, il est évident que ces documents relèvent du discours institutionnel (Buhler & Lethier, 2020). Ce type est caractérisé par quatre éléments spécifiques (voir Tableau 2.2) (Krieg-Planque, 2012) : il s'agit d'un type de discours qui a une dimension performative (I) ; ce discours est présenté comme émanant d'une entité collective présentée comme indivisible... alors qu'il est le produit de négociations entre ces acteurs (II et III) ; ce discours est guidé par la stabilisation des énoncés qui tendent à se ressembler tous, au sein des documents et entre documents (IVa) et l'élimination des conflits (IVb). Les documents d'urbanisme sont en effet dans un total déni des conflits qui existent en urbanisme.

Table I. Planning documents as a denial of conflict.

Four distinctive dimensions of institutional discourse (in general) (Krieg-Planque, 2012)		'Planning discourse' found in planning documents (in particular) (Buhler and Lethier, 2019)	
I	A type of discourse with a marked active and performative dimension.	1	Planning documents, by definition, aim at modifying city structures and regulating private initiatives.
II	A discourse produced by an institution, emanating from a collective entity presented as indivisible . . .	2	In most cases, local planning documents are drawn up by a variety of actors under the supervision and legal responsibility of a local public entity.
III	. . . while being the product of negotiation among various points of view.	3	Actors participating and negotiating in the process are mentioned but the final outcome is presented as a collective product without dissenting points of view.
IV	A type of discourse guided by a dual principle of (a) stabilisation of statements and (b) elimination of conflict.	4	(a) Stabilised statements are very frequent in the corpus of planning documents analysed in this paper. (b) Conflicts among actors are almost never expressed in planning documents.

Tableau 2.2 : Les plans d'urbanisme répondent point par point aux quatre dimensions qui définissent les discours institutionnels (Buhler, 2021, p. 11)

Caractéristiques spécifiques de ces documents

Outre le type de discours auquel on peut le rattacher, les documents d'urbanisme ont également quelques particularités au sein du type « institutionnel ». Tout d'abord, ils sont plutôt longs. Les PDU français des années 2010 proposaient chacun, en moyenne, environ 60 000 mots et 220 illustrations sur à peu près 250 pages. En plus d'être volumineux, on observe une variabilité de taille de document assez forte, entre génération de documents et entre pays³⁵.

Plusieurs premières conclusions ressortent de cette simple constatation. Tout d'abord, si on souhaite mener une analyse par corpus de document, comme c'est notre cas, (1) il est inconcevable de mener une analyse qui se voudrait systématique sans appui d'un logiciel. Cela n'empêche pas, bien entendu, de lire tous les documents une fois - au moins - pour bien connaître « son » corpus. Il est néanmoins nécessaire d'outiller la phase d'analyse pour éviter les risques dus à des analyses de documents fleuves assez répétitifs (oubli de certaines occurrences, biais de confirmation, etc.). Ensuite, (2) la diversité des tailles de documents doit être pris en compte dans les indicateurs et autres métriques calculées. Le nombre absolu d'occurrences de termes ou de types de visuels n'a pas de sens lorsque les tailles varient fortement.

Un dernier point de cadrage est nécessaire. En effet, dans de nombreux pays du monde, les plans d'urbanisme doivent couvrir une liste de sujets ou de thématiques afin d'être en conformité avec les textes légaux et les directives de leurs gouvernements centraux. Parfois, comme dans le cas britannique, le suivi des *guidelines* des ministères (*Departments*) conditionne même les subventions qu'une autorité locale peut espérer de son gouvernement central. Mais dans la plupart des cas, comme en France, le respect des textes et directives en vigueur par l'autorité locale permet (ou non) au bout d'un long processus, l'approbation et donc le début de l'existence juridique d'un document suite à l'examen minutieux d'un Préfet ou de son équivalent dans d'autres pays. Cela n'est pas sans incidence pour nos analyses, puisque l'ensemble des documents analysés traitent de tous les sujets imposés, et très rarement de sujets supplémentaires. Il s'agit donc de documents plutôt volumineux, qui traitent des mêmes sujets imposés. Ils sont en cela particulièrement répétitifs, voire « tarte à la crème » (Offner, 2007). Cela dit, il est important de noter que la place accordée dans le document à telle ou telle thématique est très variable en nombre de mots (Buhler et al., 2018) et cela a beaucoup d'importance. En effet, comme les sujets sont imposés, les structures porteuses du document ont tendance à hiérarchiser les enjeux, à laisser plus ou moins de place à chacune d'entre-elles, en restant dans un ton institutionnel, positif, expurgé de tout conflit. Il va de soi que ce n'est pas la même chose, en termes de hiérarchisation des enjeux, de consacrer un chapitre de plusieurs pages et plusieurs illustrations à un sujet, que d'y consacrer un encadré de quelques centaines de mots avec une seule photographie de taille réduite.

³⁵ Par exemple, les PDU des années 2000, approuvés 10 ans plus tôt, sont plus petits, proches des 40 000 mots en moyenne. Les *Local Transport Plans* de 2011, l'équivalent britanniques des PDU ont généralement une taille plus réduite, plus près des 40 000 mots que des 60 000 que comptent en moyenne les PDU des années 2010.

Ces caractéristiques importantes des documents d'urbanisme (volume, recherche de consensus, importance des quantités de textes et d'illustration allouées à chaque thématique) nécessitent l'usage d'une méthode dite « contrastive » (Comby, 2016) c'est-à-dire d'une méthode qui insiste sur les nuances et les contrastes entre documents ou groupes de documents, plus que sur les absences ou présences de termes ou de visuels en leur sein. Il n'est donc pas seulement question de savoir ce qu'on trouve ou ne trouve pas dans tel ou tel document. C'est plus l'importance relative de tel ou tel sujets, de tel ou tel types de discours, de tournure, d'artefacts discursifs entre documents d'un corpus, et entre plusieurs corpus.

Pour cela, nous nous sommes tournés vers les méthodes d'analyses de données textuelles (ADT), pour la partie « texte » et sur des méthodes plus classiques d'analyse de contenu pour les visuels. Pour les textes, il existe plusieurs méthodes d'ADT. Nous avons retenu la textométrie (et le logiciel TXM) puisqu'elle permet d'analyser des corpus de taille intermédiaire (de l'ordre d'un à plusieurs millions de mots, dans au moins une dizaine de documents), en permettant des allers-retours entre les extraits réels des textes et les analyses factorielles (Heiden et al., 2010). Il existe bien entendu d'autres méthodes informatisées, telles que le traitement automatique des langues³⁶ (TAL) permettant d'automatiser beaucoup plus l'analyse, sur des corpus plus grands, mais pour lesquelles le retour au texte et la prise en compte des contextes est plus difficile.

Cela dit, cette distinction présentée comme étant nette entre la textométrie et le TAL n'est pas claire, puisque par exemple l'outil utilisé dans cette HDR (TXM) s'appuie en partie sur le système d'annotation automatique *TreeTagger* développé dans les années 1990 à l'université de Stuttgart et qui correspond à du TAL. Ce système permet notamment d'identifier pour chaque forme graphique (*càd* chaque mot, nombre ou symbole) sa position dans la phrase (ex : sujet, verbe, etc.), son lemme de référence (par exemple, les mots au pluriel sont renvoyés au nom au singulier, les conjugaisons de verbes au verbe à l'infinitif). Les annotations du texte effectuées par *TreeTagger* peuvent ensuite être manuellement corrigées puisque quelques corrections sont parfois nécessaires. Par exemple, la forme graphique « bus » (le véhicule) est souvent associée automatiquement à tort au lemme-verbe « boire » dont l'apparition dans une analyse factorielle peut paraître étrange lors des premières modélisations statistiques. Précisément, la méthode que nous avons développée permet de débusquer ce genre d'erreurs, par allers-retours itératifs entre extrait réels des textes et analyses factorielles, pour éviter les mauvaises annotations ou les surinterprétations dans la phase d'analyse.

Développement méthodologique

Le schéma de fin de chapitre (voir Figure 2.10) synthétise et intègre les différents développements méthodologiques effectués pour arriver à des analyses de discours tant textuelles que visuelles, portant sur

³⁶ Pour avoir une idée du domaine de validité du TAL (ou *Natural Language Processing*, NLP) un article récent a testé cette méthode sur un corpus de 461 plans d'urbanisme en Californie. Ces méthodes sont pertinentes sur des très grands corpus mais ne permettent pas d'avoir la finesse d'analyses en aller-retour entre textes et analyses statistiques (Brinkley & Stahmer, 2021).

des grands corpus de plans. Il est important de noter que ce schéma est exhaustif, et qu'il associe des tâches qui ont été effectuées pour un ensemble de travaux assez différents. En d'autres termes, aucun travail publié ou en cours de publication n'est passé par l'ensemble des phases décrites, mais l'ensemble de ces phases a été déployé lorsque l'on considère la somme de ces travaux. Celles-ci sont bien entendu dépendantes de l'hypothèse de départ à tester ou des types de sources à explorer lorsque la démarche est plutôt inductive. Notons que ce schéma peut tout à fait fonctionner dans le cas du test d'une hypothèse précise, mais aussi pour des recherches exploratoires, plus par induction suite à des premières lectures de documents. Nous avons mené des recherches avec ces deux types d'approches³⁷.

Choisir ses sources documentaires

Les résultats qui vont être présentés dans le prochain chapitre de cette habilitation portent majoritairement sur un corpus de Plans de Déplacements Urbains (PDU). Ce choix documentaire s'explique par plusieurs raisons qui ont trait à leur contenu. Tout d'abord, (1) il s'agit de documents qui peuvent être classés dans ce qu'on appelle la « planification spatiale stratégique » (Motte, 2006), c'est-à-dire à ces plans qui sont plus du côté de la stratégie que de la régulation des usages des sols à la parcelle. Plus précisément, les PDU sont plutôt un entre-deux, car on y trouve certes beaucoup d'argumentation et de justification autour de la stratégie territoriale retenue, mais on trouve également dans ces documents une logique programmatique qui liste les actions à entreprendre. Enfin, cet instrument a également un petit volet plus régulateur puisque, tout de même, il peut définir des zones où le nombre de place de stationnement par logement neuf est plafonné. Les différents PLU d'échelon inférieur doivent alors prendre cela en compte, notamment via l'article 12 de leurs règlements de zones. Les PDU sont donc des documents intermédiaires de l'écosystème français de planification.

Un autre élément fait naître un intérêt pour les analyses de discours sur les PDU. Ces documents correspondent en effet (2) à l'échelle d'action intercommunale, plus précisément à l'échelle des « Périmètres des Transports Urbains » qui correspondent à la zone de desserte des transports en communs urbains sur l'agglomération³⁸. L'action intercommunale qui explique le regain d'intérêt pour la planification urbaine dans le champ opérationnel, n'est pas sans poser de question, et notamment la représentation des différentes populations, communes et secteurs de l'agglomération dans les discours développés dans ce type de documents intégrés.

³⁷ Bien entendu le résultat final d'une telle démarche - lorsqu'elle est menée de manière inductive - sera plutôt une hypothèse qu'il restera à tester à nouveau en repensant l'ensemble de la démarche, élargir les requêtes et investigations etc.

³⁸ Contrairement aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui sont à l'échelle communale, ou des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) qui correspondent à des territoires élargis, des ensembles d'intercommunalités et de communes, dont la cohésion s'explique le plus souvent par des logiques politiques de projets communs, plus que sur une logique de territoire fonctionnel.

Enfin, (3) les PDU ont une particularité qui les rend intéressants du point de vue de l'analyse de discours : ils sont libres de forme et de taille, contrairement aux Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ou aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui doivent suivre des structures, des tailles et des types de chapitres assez strictement définis pour être approuvés. Dans un PDU, en revanche, l'autorité locale qui élabore le document peut tout à fait choisir l'organisation du document qu'elle souhaite, et le volume consacré à chaque partie ou à chaque sujet³⁹ (Offner, 2006). Cette liberté de forme se combine, cela dit, à des attentes de contenu qui sont clairement identifiées par le législateur. Il s'agit donc de documents où on peut observer - potentiellement - une forte malléabilité des discours entre des effets de loupe et de positivité, et écrans de fumée sur certains sujets.

Pour finir (4), les PDU sont très probablement les plans les plus lus par les citoyens. Nous sommes d'accord avec Xavier Desjardins (2020) sur le fait que les citoyens ne se passionnent globalement pas pour ces documents, sauf à certains moments-clés de leurs vies. Les PLU ne sont le plus souvent lus que sur quelques pages lorsqu'un projet de construction des voisins se profile, ou si ces personnes héritent d'un terrain ou souhaitent acheter. Le SCoT est encore peu compris et peu lu par les habitants d'un territoire (Desjardins, 2020). Les PDU semblent être plus lus que les deux précédents⁴⁰. Il s'agit d'un document éditorialisé, rédigé de manière à être lu d'A à Z, illustré. Bien sûr, on est loin du lectorat de journaux ou de *best-sellers*, mais il semble bel et bien qu'il y ait un enjeu discursif, dans les PDU autour de la persuasion quant aux choix retenus.

Pour résumer, ces documents doivent couvrir une série de sujets imposés, mais sont libres dans la forme et le volume associé à chaque sujet. Tout ceci en fait un matériau de premier choix pour l'analyse de discours en urbanisme⁴¹.

Analyse par corpus : homogénéité interne, comparabilité

Les documents que nous souhaitons analyser doivent être regroupés en corpus, et c'est la première phase du protocole méthodologique (Figure 2.10 [A]). Deux conditions s'appliquent pour pouvoir constituer de tels corpus (Kilgarriff, 2001). Les documents qui les constituent doivent être homogènes entre eux, c'est-à-dire relativement proches en termes de fond, de taille, de forme ou de type de discours. Il n'y aurait aucun sens à rassembler dans un même corpus à la fois des plans, des articles de presse et des entretiens, et ce

³⁹ Cela peut aller jusqu'à réduire le diagnostic à seulement une vingtaine de pages sur plus de 300, comme pour le dernier PDU d'Aix-Marseille de 2020.

⁴⁰ Ce constat – qui serait à vérifier empiriquement bien entendu – provient de deux entretiens menés sur la question de la production, de la sélection et du rôle des photographies dans les plans (voir chapitre 3).

⁴¹ Nous ne développerons pas particulièrement dans les détails l'objet PDU (Plans de Déplacements Urbains) dans ce travail d'HDR, partant du principe que ce type de plan est bien connu dans le champ opérationnel et de recherche français, qu'il est introduit dans les résultats du chapitre suivant, et qu'il est présenté en détail dans les publications suivantes, en français (Buhler et al., 2018) et en anglais (Buhler, 2021; Buhler & Lethier, 2020), ainsi que dans toute une littérature de l'urbanisme praticien (CEREMA, 2016). Par ailleurs, en suivant la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, les PDU français vont être peu à peu remplacés par des *Plans mobilité* aux compétences plus larges (par exemple régulation des flottes de vélo électriques...).

même si leur thématique est la même. La deuxième condition est la comparabilité, lorsqu'on souhaite confronter des corpus entre eux, comme par exemple des corpus de plans d'époques, de pays et/ou de langues différentes. Dans un tel cas de figure, on doit s'assurer que les documents présentent effectivement des tailles, de forme, de fond, et de types de discours proches.

Récupérer les documents

Parmi la phase de constitution des corpus, une phase peut sembler triviale mais ne l'est pas toujours, celle de la collecte des documents. Dans de nombreux cas, c'est-à-dire lorsqu'on s'intéresse aux documents en vigueur, dans des pays où la mise en ligne des documents est obligatoire, cela est simple et rapide. Le plus souvent, ces plans sont mis en ligne sous la forme de PDF statiques, parfois verrouillés, qui sont disponibles sur le site internet des collectivités concernées (Wu et al., 2010; Hansson, 2020; Brinkley & Stahmer, 2021). Tout se complique lorsqu'on s'intéresse aux versions précédentes, caduques. On suit alors une logique simple : plus on remonte dans le temps, plus la difficulté pour les retrouver est forte elle aussi. Ces documents ne sont pas nécessairement « difficiles » à retrouver : ils sont généralement disponibles auprès des archives des collectivités, mais assez rarement numérisés, car n'ayant pas de valeur patrimoniale, mémorielle ou symbolique forte. Une visite en archives est alors nécessaire pour récupérer certains documents, ce qui peut avoir un coût (temporel, donc humain, donc budgétaire) conséquent⁴².

Echantillonnage ou exhaustivité ?

Une fois les documents récupérés, ou en parallèle à cela, il faut se poser la question de la nécessité ou non de l'exhaustivité des corpus. Les avantages et inconvénients sont clairs : plus le corpus est complet, plus les analyses statistiques qui en découlent peuvent se montrer robustes, voire significatives statistiquement. Par ailleurs, disposer d'un corpus important en nombre de documents permet de créer des sous-corpus liés à un ou plusieurs critères, sans tomber dans le risque d'échantillons trop faibles numériquement. Dans l'article publié dans la revue *Flux*, les analyses portant sur un corpus de 36 documents pour 18 villes, nous a permis par exemple de créer une partition du corpus liée à la couleur politique des exécutifs des villes et à la décennie d'approbation du document (Buhler et al., 2018) (voir Figure 2.5).

La principale contrainte qui intervient lorsqu'on souhaite rendre les corpus exhaustifs⁴³ est bien entendu le temps passé pour la recherche de l'ensemble des documents, dont certains peuvent être bien cachés, sous

⁴² Heureusement deux parades existent : les instituts et centres techniques nationaux, ainsi que les techniciens locaux. Dans le cas des PDU français, nous avons réussi à récupérer 110 PDU en vigueur ou caduques, en 2016, grâce à Thomas Durlin, chargé de la « planification des déplacements » au CEREMA, suite à une prise de contact et un entretien téléphonique. Cela nous a permis d'accéder à ce fonds documentaire qui remonte jusqu'à 1987. Il n'existe malheureusement pas un tel centre dans tous les pays. Cela dit, comme dans tout fonds documentaire, il y a des plans manquants, par exemple celui du premier PDU de Dijon datant de 2001. Dans ce cas, nous avons réussi à le récupérer après quelques temps par l'entremise d'un collègue de ThéMA, Thomas Thévenin, puis d'une technicienne de la direction des déplacements de Dijon Métropole, Noémie Ghersallah.

⁴³ Les corpus exhaustifs sont relativement rares en sciences humaines et sociales à cause des difficultés d'accès à l'ensemble des documents ou des personnes à enquêter. Ils sont appelés corpus clos en linguistique.

format papier, en archives. De plus, le temps passé à l'intégration du corpus et à son annotation dépendent en partie de sa taille. Pour nos premiers travaux, nous avons pour l'heure privilégié les corpus représentatifs, et notamment un ensemble de 36 PDU correspondant à deux éditions pour 18 villes. Ces villes⁴⁴ sont représentatives des 66 villes qui ont l'obligation d'élaborer un PDU en France, en termes de population, de type de structures portant le document (syndicat mixte des transports en commune (SMTC) ou collectivité), de couleur politique de leur exécutif (Buhler et al., 2018).

Intégration et annotation des corpus

Une fois tranchée la question de l'exhaustivité ou de la représentativité du corpus, l'intégration est une phase importante puisqu'il s'agit de préparer les textes afin d'être utilisables sous les différents logiciels de textométrie (TXM, IRaMuTeQ...). Là encore, il y a plusieurs manières de procéder qui ont chacune des avantages et inconvénients et dont le choix dépend essentiellement des hypothèses à tester ou des espaces d'exploration envisagés. La première manière de faire, la plus robuste mais très chronophage, est de procéder à l'intégration des documents en TEI (*Text Encoding Initiative*). Il s'agit d'intégrer des balises au texte, afin de préciser le contexte d'utilisation de chaque forme graphique (paragraphe, sous-titres, le fait qu'elle soit soulignée ou en gras, etc.). Cela permet, par exemple, de limiter l'analyse de discours aux seuls titres et sous-titres des différents documents, puis de les comparer aux discours présents dans le corps des textes. Dans ce cas de figure, intégrer une trentaine de documents d'urbanisme peut prendre trois mois de travail à une personne qualifiée (par exemple un profil de diplômé de Master 2 en analyse de discours), à raison de trois ou quatre jours de travail par document, ce qui est considérable. Cela dit, ce niveau de détail n'est pas toujours pertinent et la sophistication peut parfois être réduite. En effet, il existe une autre manière de créer et d'organiser un corpus, appelée « TXT+CSV » et qui est plus courante chez les non linguistes. Il s'agit de transformer chaque document analysé en fichier texte simple (« .txt »). Cette manière de procéder est bien plus rapide, ne nécessite pas de qualification particulière, autre que du sérieux et de la vérification récurrente des copier-coller entre document source et document « .txt ». Cette méthode est surtout pertinente pour des sources documentaires courtes, de type article de presse (Comby, 2016) ou pour les entretiens retranscrits. Dans les deux cas (TEI ou TXT+CSV), on associe toute une série de métadonnées pour l'ensemble des documents ce qui permet une précision quant à leurs auteurs, les contextes de production et des pratiques sociales qui entourent ces textes.

⁴⁴ Aix-en-Provence, Amiens, Bayonne, Besançon, Brest, Caen, Clermont-Ferrand, Dijon, Le Havre, Lille, Lorient, Marseille, Nantes, Strasbourg, Toulouse, Tours, Valenciennes, Vienne.

Métadonnées : opérationnaliser les idées de la CDA

Nous l'avons vu, l'intérêt de l'analyse de discours, surtout dans les développements initiés par la CDA, réside dans la prise en compte du contexte entourant la production des discours, leur réception, et les pratiques sociales plus larges qui sont associées à ces textes et visuels. En termes concrets, cela revient à constituer des métadonnées assez fines et à les associer aux différents documents pour pouvoir ensuite organiser les analyses du corpus et les comparaisons entre groupes de documents construites selon ces variables. Outre les données relatives au contexte de production des documents, via l'identification des différents acteurs présents dans l'élaboration des documents (voir Tableau 2.3), il est également envisageable d'intégrer des métadonnées qui permettent de mieux caractériser les pratiques sociales associées sur un territoire, qu'il s'agisse des derniers résultats d'enquête-ménages-déplacement (EMD), de l'évolution de ces dernières depuis la précédente version du plan, ou encore de l'inauguration ou non d'une infrastructure lourde de transports en commun depuis cette date. Les métadonnées caractérisant le territoire en questions (population, densité, etc.) sont également à classer dans cette catégorie des pratiques sociales élargies.

Agglomérations (Périmètre des Transports Urbains)	Classe de population PTU (2012)	Type de structure assurant la maîtrise d'ouvrage du document (AOTU) pour les deux éditions	PDU : édition des années 2000			
			Année d'approbation	Couleur politique majoritaire de l'exécutif de la structure MOA	Appui d'une structure technique extérieure pour l'AMO ou la MOE (ex : bureau d'études, agence d'urbanisme ou CETE) ?	Nombre de mots
Aix-en-P.	[3] entre 250 000 et 500 000 hab.	Collectivité	2005	droite	oui	47,216

Tableau 2.3 : Un exemple de métadonnées associées au corpus de 36 PDU

(Buhler et al., 2018, pp. 7–8)

Analyser les textes, entre quantité et qualité

En ce qui concerne les textes, l'utilisation de la textométrie et du logiciel TXM permet de ne pas avoir à choisir entre quantitatif et qualitatif. Concrètement, certaines fonctions de TXM permettent de synthétiser, de structurer et de grouper certains résultats. Par exemple, la lemmatisation du corpus, effectuée de manière semi-automatique par l'outil *TreeTagger*, permet d'associer chaque forme graphique du corpus à un lemme⁴⁵. Cette lemmatisation permet d'analyser les corpus de manière synthétique et de dévoiler de grands jeux

⁴⁵ Le lemme est une unité canonique permettant de regrouper les variantes morphosyntaxiques des verbes (personne, temps, mode), adjectifs, noms et articles (nombre, genre). La lemmatisation d'un corpus textuel permet d'accroître la lisibilité des thématiques (Buhler et al., 2018).

d'opposition en intégrant les différentes formes graphiques de contenu équivalent (comme les différentes formes conjuguées d'un même verbe, par exemple).

Pour aller dans le même sens de recherches quantifiées et qui synthétisent les enjeux, les apports des statistiques multivariées sont indéniables puisqu'elles rendent possible une simplification de jeux de données présentant un grand nombre de variables comme le sont les corpus de plans⁴⁶. TXM propose de construire directement des analyses factorielles des correspondances (AFC), à travers notamment des plans factoriels calculés sur les co-occurrences des termes entre eux, en plaçant sur ce plan les différents sous-corpus lorsqu'il s'agit d'une partition. Il est alors possible, de manière exploratoire, d'identifier les grands jeux d'opposition entre différents groupes de documents (voir Figure 2.4).

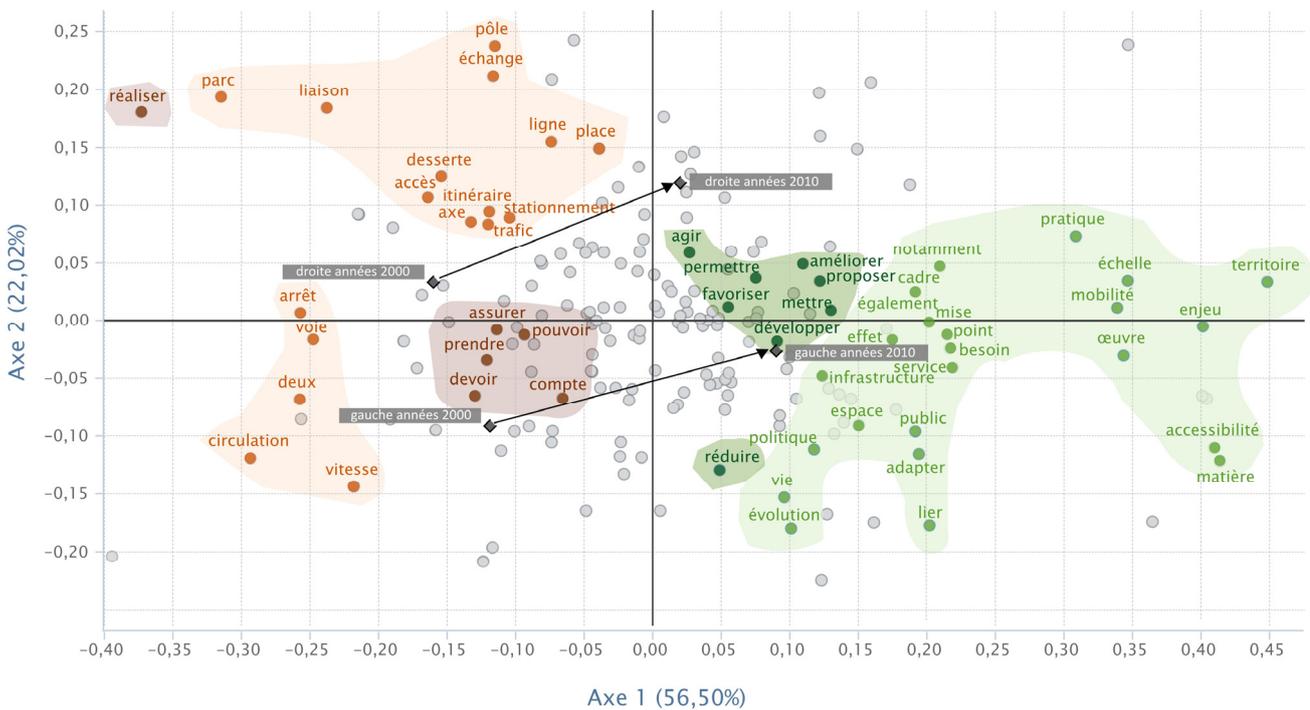


Figure 2.4 : interprétation du facteur 1 d'une AFC qui mobilise couleur politique des exécutifs locaux et décennie d'approbation des PDU (Bubler et al., 2018, p. 12)

Un dernier intérêt de TXM réside dans sa façon équilibrée de permettre un retour aux textes, aux extraits pris en compte dans des modélisations statistiques. En effet, un des outils important du logiciel est le « concordancier », qui permet de lire dans le contexte initial l'ensemble des occurrences d'un mot ou des termes associé à un lemme ou à une requête plus globale. L'ensemble des occurrences s'organise autour du mot-pivot qui est celui qui intéresse le chercheur (voir Figure 2.5).

Nantes 2011	opportunité et de faisabilité de nouveaux parkings en	accompagnement	des développements urbains
Strasbourg 2012	et des zones 30 ; Jouer sur l'	accompagnement	des enfants à l'école. Concevi

Figure 2.5 : extrait du concordancier pour le mot « accompagnement » (Bubler et al., 2018, p. 4)

⁴⁶ On peut parler ici de « réduction des dimensions » d'un jeu de données.

Une analyse rapide de nombreux extraits est alors possible, notamment en triant les contextes « gauche » ou « droit », c'est-à-dire ce qu'il y a avant ou après le mot qui nous intéresse. On peut rapidement se rendre compte, par exemple, que le mot « accompagnement » ne désigne pas l'accompagnement des individus au changement de mode de déplacement, mais de l'accompagnement des enfants à l'école ou des projets urbains. Cette fonction est un outil d'analyse complémentaire très important, qui permet d'éclairer au maximum l'interprétation qui se construit le plus souvent - au départ - à l'appui de visualisations et modélisations statistiques factorielles.

Comparer des corpus de langues différentes

Dans le cas d'une comparaison entre des documents de langues différentes, comme dans le cas de la comparaison franco-anglaise développée au chapitre suivant, de nouveaux développements méthodologiques spécifiques ont dû être constitués. En effet, bien que TXM soit un logiciel particulièrement performant, il ne permet pas de comparer directement et automatiquement des corpus de langues différentes.

Les comparaisons multilingues imposent trois limites principales et un développement spécifique doit être mené afin de répondre à celles-ci. (1) Comparer des discours en adoptant une approche « mot pour mot » n'aurait aucun sens : par exemple, le terme '*public transport*' en anglais a au moins trois équivalents en français : « transports publics », « transports en commun », « transports collectifs ». Il est donc nécessaire de comparer plutôt des catégories englobant plusieurs termes ayant des significations similaires dans les langues comparées, et de calculer les différentes inférences statistiques à l'échelle de ces catégories.

Une autre impasse méthodologique (2) serait d'ignorer les spécificités des langues. Dans les corpus de PDU français et de leurs équivalents anglais les LTP, par exemple, le pourcentage de verbes ou de prépositions varie beaucoup selon la langue, respectivement 13% et 10% du lexique en anglais, contre 8% et 15% en français. Une analyse statistique sur ces classes de mots serait difficile à interpréter en raison de cette différence structurelle qui dépasse largement le seul champ des documents d'urbanisme. Par conséquent, les catégories développées ont été établies exclusivement pour les noms et les adjectifs qui ont une fréquence comparable dans les deux langues (respectivement 33% et 8% en anglais ; 30% et 7% en français) (Buhler & Stephenson, 2021) .

Enfin, une autre erreur importante (3) serait de comparer le lexique complet des deux corpus. La catégorisation de tous les termes, même réduits aux noms et aux adjectifs, serait un long projet et, parfois, les équivalents parfaits seraient tout de même difficiles à identifier. Il est alors préférable de se concentrer sur une série limitée de termes qui appartiennent au vocabulaire le plus courant dans la planification. Ceci équivaut à ne pas prendre en compte les termes à forte charge idéologique, souvent présents dans la prose planificatrice, mais qui créent des asymétries entre les langues. Par exemple, le mot « partenariat » en français sous-entend des actions communes le plus souvent entre différentes structures publiques. '*Partnership*' en anglais, en revanche, sous-entend quasi systématiquement la présence d'un acteur privé. Dans le même ordre

d'idée, il n'y a pas d'équivalent anglais à l'acception de « territoire » qui est mobilisé par les acteurs français de la planification et qui sous-entend la légitimation d'un pouvoir local. Dans nos développements méthodologiques multilingues, nous nous focalisons donc sur le vocabulaire le plus commun et simple, *a priori* moins porteur de charge idéologique.

La constitution de catégories de termes comparables nécessite bien entendu du temps entre analyses statistiques et exploration des extraits réels, pour la vérification, la comparaison et la modification des catégories, à travers un processus itératif. Dans notre cas franco-anglais, des listes exhaustives contenant des références aux acteurs des différents niveaux, dans chaque pays ont été élaborées. Et cela n'est pas si simple puisque par exemple, l'acteur intercommunal en France, peut être désigné par son nom (Communauté urbaine de Besançon), par sa marque territoriale (Grand Besançon Métropole), ou par une référence simplifiée à son statut (la métropole). De plus, ce référencement des acteurs nécessite une procédure dite de « désambiguïsation » lorsque les mots sont polysémiques. Par exemple, en français comme en anglais, les termes renvoyant aux institutions territoriales (ici la commune) renvoient aussi à l'espace (par exemple, le terme " ville " n'a pas le même sens dans " la ville de ... vient de mettre en place un service d'autopartage " et " une augmentation de 3 points du taux de motorisation entre 2007 et 2015 dans la ville de ").

Une fois les catégories devenues robustes et validées par des allers-retours avec le concordancier de TXM, il est alors possible d'analyser des corpus de langues différentes selon des métriques communes, c'est-à-dire le nombre d'occurrences de telle ou telle catégorie en les rapportant à un nombre de mot constant (tous les 1 000 mots par exemple) pour prendre en compte la différence de taille parfois importante entre les plans de différents pays, comme c'est le cas entre France et Angleterre.

Analyser les visuels

Les analyses menées sur les visuels correspondent à des méthodes plus classiques, moins automatisées. Nous avons choisi de procéder selon une méthode d'analyse de contenu car les caractéristiques de certains visuels, notamment cartographiques, peuvent être difficile à saisir par des méthodes de reconnaissance automatique. Ces méthodes émergentes pourraient toutefois servir pour les analyses de photographies, esquisses et graphiques simples et pourraient d'ailleurs constituer une perspective pour la suite de ces travaux afin d'automatiser le traitement de plus grands corpus.

Les documents de planification regorgent d'illustrations. Et la part de ces dernières va en grandissant. Pour les PDU, entre les années 2000 et 2010, le nombre moyen d'illustration par page est passé de 0,70 à 0,87 soit une augmentation de plus d'un quart en nombre et de près de 50% en surface occupée, puisque les illustrations sont de plus en plus grandes et qu'il s'agit d'une progression quadratique.

En termes de distribution des visuels au sein d'un tel corpus, sur les 3 844 illustrations recensées dans les 36 PDU, on retrouve 36% de photographies, 31% de cartes, 22% de graphiques et 11% d'esquisses, schémas et dessins. Les photographies sont probablement les objets les plus complexes, puisqu'ils combinent le plus souvent une grande diversité d'éléments mis en tension. Nous avons choisi de ne recenser que les éléments

ayant une visibilité minimale, c'est-à-dire le plus souvent lorsqu'un élément est supérieur à environ 2cm², et quand on est en mesure de les caractériser (c'est-à-dire pas de flou, ou de contre-jour etc.) Sur l'ensemble de 1376 photos recensées, on identifie nettement 1 193 véhicules, 787 objets, 511 personnes, et 230 groupes ou foules. Ce recensement a été bien entendu relativement chronophage. Quatre mois ont été nécessaires pour analyser les 3 800 visuels présents, soit entre 3 à 4 jours par document. L'analyse photographique étant la plus chronophage, l'utilisation de méthodes semi-automatique semble pertinente pour généraliser leur analyse. Pour ne pas exagérer dans la description méthodologique nous nous limiterons ici à la présentation des modalités d'analyse des photographies puisque nous nous appuierons sur ces données au chapitre suivant⁴⁷.

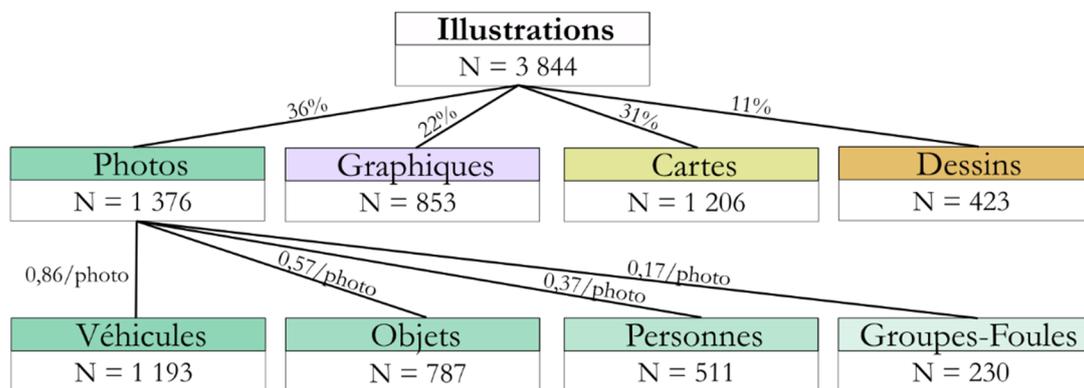


Figure 2.6 : Modèle conceptuel de données lié aux visuels des PDU (2000-2015) et distribution (Thomas Buhler – 2021)

L'analyse des photos nécessitait - manuellement - d'identifier (1) le type d'espace concerné (ex : espaces verts, boulevards urbains, centre-ville etc.) ainsi que les éléments de types suivants : (2) les « personnes » pour qui étaient codés les attributs d'âge, de genre, la situation sur la photo (seul/accompagné), l'identification du caractère visiblement valide ou non de la personne, et du mode de déplacement associé si cette personne est en déplacement) (voir Figure 2.7) ; (3) les « groupes » (à partir de plus de cinq personnes regroupées sur une photographie) avec les mêmes attributs, mais en proportion (exemple : le % d'hommes, de femmes, de valides, d'enfants... sur la photographie) associé au nombre de personnes représentées ; (4) les « véhicules » (type et nombre), et les « objets » au sens large, c'est-à-dire autant les aménagements spécifiques aux déplacements (bande cyclable, arrêt de bus) que les dispositifs techniques hors voirie (type guichet automatique, parking à vélo etc.).

⁴⁷ Les cartes, par exemple, ont été analysées au prisme d'une centaine de variables qui permettent de préciser les formes, types et éléments présents. Ceci permet d'identifier l'ensemble des modalités cartographiques existantes sur le *continuum* qui existe entre l'idéaltype de la carte « schématique » et celui de la carte « quasi-scientifique » (Dühr, 2007).

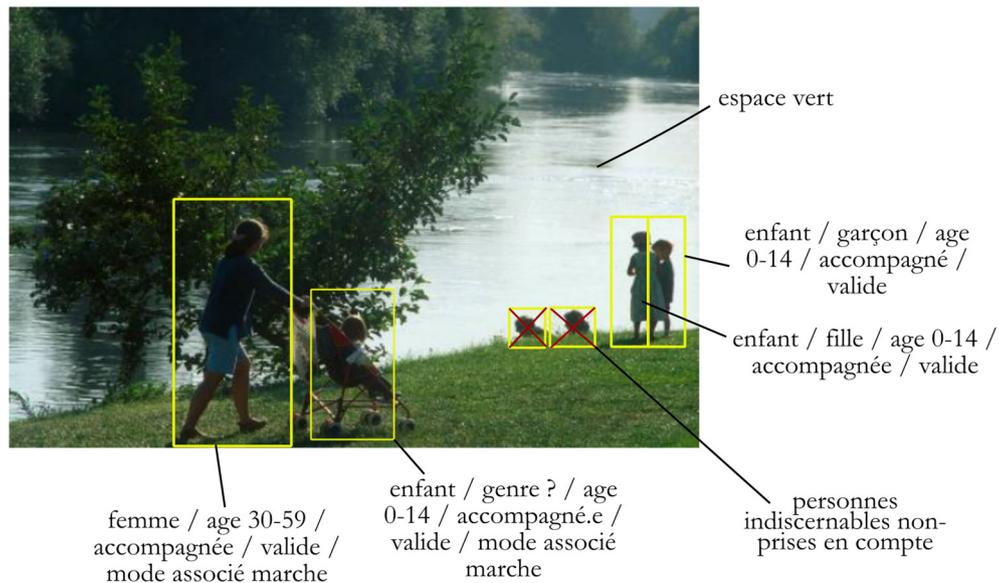


Figure 2.7 : Exemple d'analyse d'une photographie (source : PDU de Strasbourg, 2012, p.13) (Thomas Buhler – 2021)

Analyser conjointement textes et visuels

L'ensemble de la démarche méthodologique permet de confronter directement les discours visuels et textuels des documents considérés. Elle permet aussi, nous l'avons vu, de confronter ces éléments de discours avec le contexte social et plus précisément les pratiques sociales qu'on leur associe. En guise d'illustration des capacités d'une telle méthode, voici quelques résultats très récents sur lesquels nous travaillons en ce moment au laboratoire THÉMA, avec Gilles Vuidel, ingénieur de recherche et Guénolé Poline, masterant.

Ce travail part d'une constatation, issue de lectures exploratoires, que nous avons élargie pour en faire une hypothèse à tester de manière systématique. A la première lecture du corpus, il semble que le vélo est beaucoup utilisé dans les visuels des PDU, et surtout dans les territoires où sa part modale est actuellement faible, et où on trouve relativement peu de propositions d'action le concernant. En élargissant ce constat, nous avons posé l'hypothèse - peu risquée - que les parts des différents modes dans les visuels des PDU, dans les textes de ces documents, et dans les pratiques de déplacements quotidiens dans les territoires concernés n'étaient pas proportionnelles entre elles ; et que les visuels bien plus que le texte permet une distorsion de la réalité au profit de la mise en scène des modes dits « actifs ».

Nous avons alors cherché à tester cette hypothèse plutôt simple, en calculant ces trois types de « parts modales » pour chacun des 5 modes principaux (voiture, vélo, marche, transports publics, deux roues motorisés) (voir Tableau 2.4). Il s'agit de comparer les parts allouées aux différents modes de déplacements, pour chaque ville, dans (1) les pratiques modales objectivées via les résultats de l'EMD la plus récente avant le PDU, (2) dans le texte du PDU et (3) dans les visuels du PDU. Les pourcentages liés au texte ont été calculés par l'entremise de catégories de lemmes associées aux différents modes que nous avons construites de manière itérative, par l'utilisation du concordancier et de co-occurrences. Ainsi par exemple, la marche

regroupe l'ensemble des termes associés aux lemmes suivants : « marcher », « pied », « marche », « piéton » (adj.), « piéton » (n.), « trottoir », « pédestre ». Les pourcentages liés aux visuels découlent de l'analyse de contenu. Nous avons retenu le calcul suivant : si un mode est représenté sur une carte (*card* présent dans la légende), sur une photographie, sur un graphique ou un schéma, il comptabilise un point. Plusieurs modes peuvent donc comptabiliser un point sur un visuel particulier. Nous regroupons l'ensemble des scores par document et comparons les occurrences du mode en question avec l'ensemble des occurrences des modes pour obtenir une « part modale visuelle ». Ce mode de calcul comporte quelques limites, et notamment ne prend pas en compte la taille des visuels, mais cela donne tout de même une bonne indication des équilibres entre modes dans le discours visuel des documents.

Le tableau 2.4 montre les parts modales de chaque mode dans chaque contexte, et les écarts peuvent être grands entre réalité et discours, qu'il soit visuel ou textuel. Globalement le discours est bel et bien un construit éloigné du réel, ce qui se conçoit bien dans le cas de documents comme les PDU qui ont pour vocation à modifier les structures urbaines et à amener un discours « performatif ».

	Car	Public Transport	Walking	Bike	Motorised-2-wheelers
Survey	60%	10%	27%	2%	1%
Texts	27%	47%	7%	18%	1%
Visuals	30%	28%	15%	18%	9%

Tableau 2.4 : « Parts modales » dans l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) précédent le PDU (survey), dans les textes et les visuels de ces documents pour 18 villes françaises (Thomas Bubler – 2021)

Cela dit, le Tableau 2.4 ne montre pas que les pourcentages liés aux discours peuvent également changer assez fortement entre les villes. Par exemple la part de références à la voiture, dans les textes, peut varier du simple au double entre Marseille (18%) et Caen (36%), alors que leurs parts modales EMD respectives sont relativement proches (respectivement 60% et 51%). Une analyse statistique multivariée par analyse en composantes principales (ACP) s'impose alors pour comprendre les convergences entre les différentes variables, c'est-à-dire le pourcentage dévolu à chaque mode, soit dans l'enquête ménages, soit dans les textes, soit dans les visuels, et ce dans les 18 différentes villes analysées (voir Figure 2.8).

Ces résultats montrent une certaine orthogonalité entre les logiques visuelles d'une part, et les logiques textuelles et de parts modales « réelles » de l'autre. Pour le dire autrement, le texte est corrélé positivement aux part modales d'enquêtes pour la plupart des modes. Ils contribuent tous deux au premier facteur (F1) le plus important en termes de pourcentage d'inertie (25,09%). Concrètement, cela veut dire que lorsqu'il y a une présence relativement forte d'un mode dans une ville, cela se répercute par une présence également importante dans le discours textuel. Le vélo est l'unique exception puisque dans de nombreux cas, moins le vélo y est présent, et plus les villes en parlent dans leurs PDU. Bayonne, par exemple, est une ville où la part

du vélo dans le texte est très prononcée (25%), pour une part modale objectivée très faible (à peine plus de 1%).

A part pour le vélo, donc, le texte suit une logique en partie illustrative et représentative des forces (modales) en présence. Le facteur 1 oppose donc d'un côté (gauche de la figure) des villes où la part modale réelle et textuelle de l'automobile est forte (ex : Vienne, Valenciennes), parfois combinées à des références textuelles au vélo (ex : Lorient, Bayonne) ; à des villes où la répartition modale est plus variée (à droite de la figure) et où la présence textuelle est plus équilibrée entre modes.

Les logiques modales du visuel, quant à elles, semblent totalement indépendantes des parts modales objectivées. Elles contribuent toutes, principalement et fortement, à l'axe 2. Sur cet axe 2 s'opposent une logique de visibilité des modes dits « actifs » (vélo et marche), dans la partie haute de l'ACP, à une logique de visibilité des modes motorisés dans la partie basse. En combinant les deux logiques des deux facteurs, on retrouve quatre types de combinaisons texte-visuel-pratiques réelles.

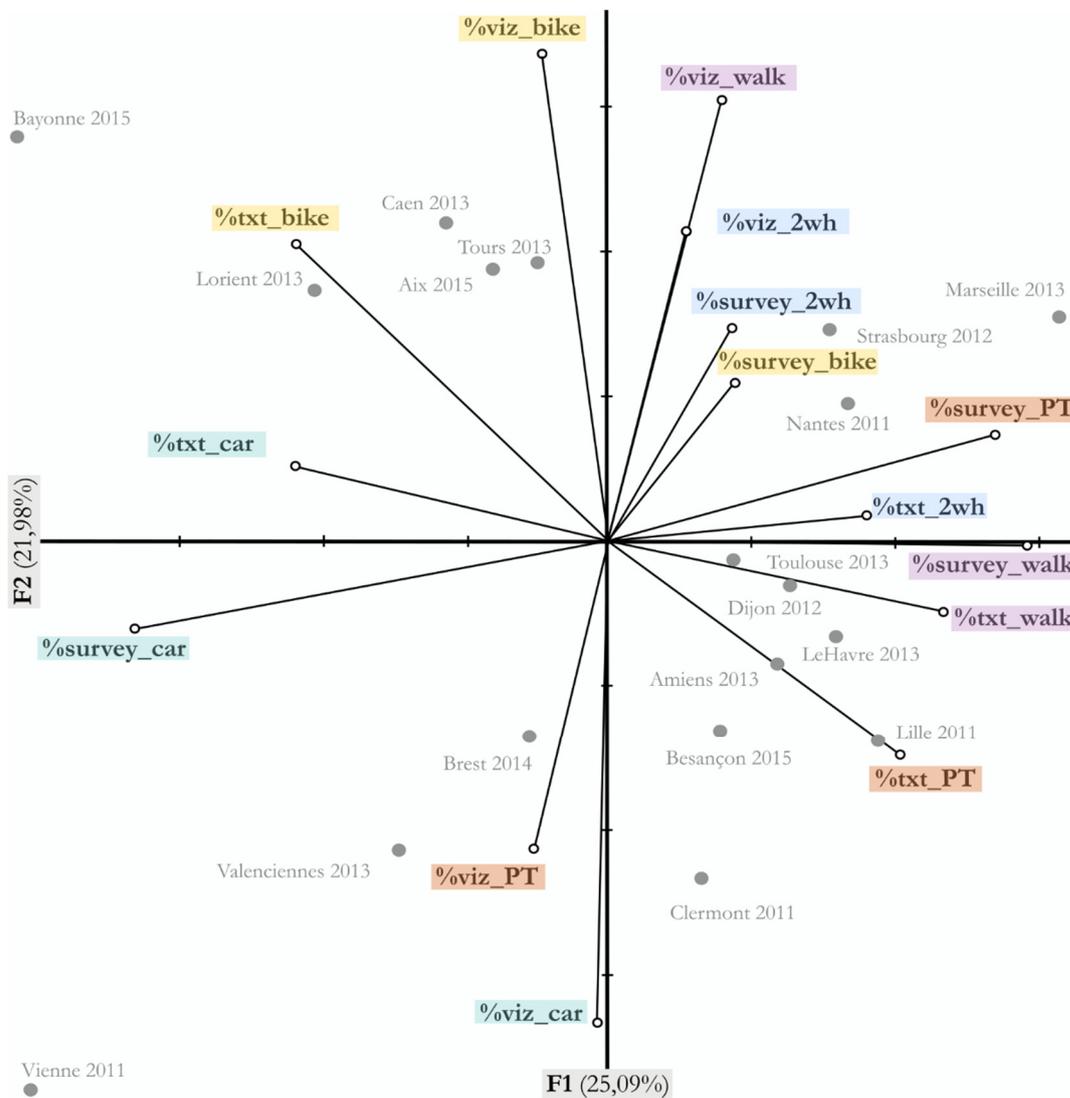


Figure 2.8 : Analyse des « parts modales » des différents modes de déplacements dans la dernière enquête ménages en date (%survey), dans le texte des PDU (%txt) et dans leurs visuels (%viz)

Dans la partie haute et gauche de la figure, on retrouve des villes comme Bayonne ou Lorient qui ont une part modale automobile forte et consacrent une forte part des textes à ce mode, tout en parlant également aussi beaucoup de vélo. On ne voit quasiment aucune voiture dans les visuels de ces PDU, qui insistent plus sur les modes actifs (vélo et marche). Dans ces cas, les visuels semblent avoir une fonction de diversion et de focalisation sur les effets attendus (voir Figure 2.9).



Figure 2.9 : « à Bayonne à vélo... on ne dépasse pas les autos »
(sur les photos) (PDU Bayonne, tome II, p.47)

Dans le coin bas-gauche de la Figure 2.8, on retrouve des villes (Valenciennes ou Brest) qui ont également une part modale automobile réelle forte, qui en parlent beaucoup dans les textes, et qui représentent aussi beaucoup l'automobile dans les visuels, ainsi que les transports en commun. Les visuels semblent avoir ici plus une fonction d'illustration, dans des villes qui semblent plus conscientes des problèmes associés à l'automobile et qui les exposent visuellement, pour insister sur l'urgence de la situation. Pour poursuivre la description de la Figure 2.8, dans le coin en bas à droite, des villes comme Besançon ou Lille ont des parts modales plus équilibrées entre les différents modes que dans les deux cas précédents. Les PDU de ces villes ont des textes équilibrés entre les modes, et des visuels qui insistent surtout sur l'automobile et sur les transports publics. Le visuel semble ici permettre de mettre en exergue, insister sur l'urgence d'une situation, pour justifier les orientations retenues. Enfin, la dernière zone de la figure concerne des villes comme Nantes ou Strasbourg, aux parts modales équilibrées entre voitures et modes alternatifs, et où les visuels portent essentiellement sur ces derniers, dans une logique d'illustration des solutions proposées et en partie déjà mises en place.

Deux conclusions peuvent être retenues de ces analyses exploratoires. Tout d'abord, effectivement, et comme nous l'avions envisagé, le vélo est un mode qui se différencie des autres dans le discours. En effet, les références textuelles et visuelles sont inversement proportionnelles à leur part réelle dans les déplacements. Cela peut avoir une fonction de diversion, ou de focalisation sur le positif, le souhaitable, le désirable socialement indépendamment de sa place actuelle ou future dans la ville. Plus largement, les combinaisons entre visuel, textes et pratiques sociales réelles sont multiples mais non infinies. Ces résultats démontrent la plasticité du discours face au réel, et des différentes fonctions assumées, notamment par les visuels, qui sont loin d'être de simples illustrations neutres ou représentatives d'une situation donnée mais qui participent fortement de la persuasion et de l'organisation du discours.

Entretiens d'explicitation avec des urbanistes praticiens

Jusqu'ici la méthode peut paraître froide, un peu distante des acteurs réels et de leur subjectivité. Afin d'en savoir plus sur les contextes réels d'élaboration des discours, s'entretenir directement avec les acteurs des plans d'urbanisme peut, bien évidemment, apporter de nombreux éléments. Dans le cadre d'un travail de recherche sur les usages des photographies, nous avons en effet mené une campagne d'entretiens avec cinq urbanistes spécialistes des transports et chargés de communication ayant travaillé sur cinq PDU français (Besançon, Clermont, Dijon, Lille, Marseille). La méthode suivie a été celle de l'entretien d'explicitation (Vermersch, 1994) : en montrant à certains acteurs des résultats des explorations statistiques, il est possible de susciter assez aisément des réactions, tout en évitant le risque d'une gêne de l'enquêté puisque les résultats sont calculés sur des corpus sans insister sur les apports de chaque ville (PDU), mais en permettant de s'intéresser à ses spécificités dans un second temps. Cette méthode semble particulièrement efficace pour que l'enquêté se remémore des discussions issues de réunions, notamment de finalisation du document et d'échanges et arguments concernant les visuels validés, ou à modifier, et des raisons avancées quant à ces choix.

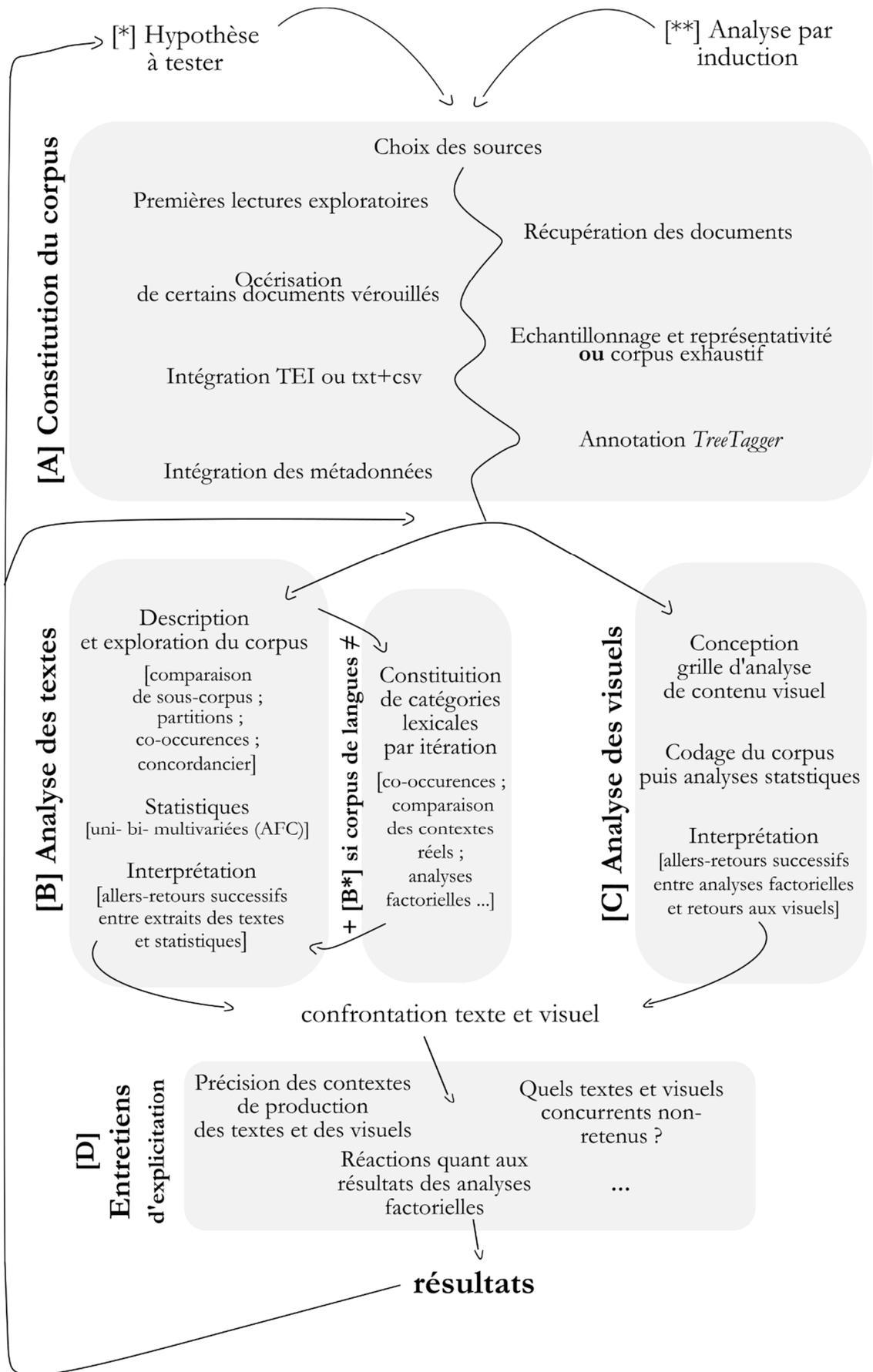


Figure 2.10 : Schéma méthodologique général (Thomas Buber – 2021)

Chapitre 2 : conclusions

A la lumière des développements de ce chapitre, nous pouvons conclure que les méthodes d'analyse de discours ont pris du temps à s'intégrer au sein du champ de l'urbanisme et des études urbaines. La première vague de travaux, dans les années 2000, a permis l'ouverture à de nouveaux sujets et objets, et notamment l'étude des instruments langagiers de pouvoir, en soulignant la relation entre acteurs dominants des villes et populations dominées. Ces premiers travaux ont également permis l'exploration de nouvelles sources, parfois en lien avec des chercheurs en sciences du langage. Cela dit, de fortes limites de rigueur scientifique ont quelque peu grevé les ambitions des premières *planning discourse studies*, car elles reposent sur peu de cas, avec des méthodes d'analyse et des cheminements interprétatifs pas toujours explicités.

Une vingtaine d'années plus tard, avec l'augmentation des performances des outils informatiques, autant du point de vue des méthodes, des logiciels que de l'accès à des corpus numérisés, il devient désormais possible d'explorer des plus grands corpus de textes, avec des outils systématiques, explicites et qui permettent une reproductibilité des travaux.

En suivant ces lignes directrices, nous avons constitué une méthode permettant de dépasser deux dualismes improductifs, identifiés dans la littérature : l'opposition entre approches poststructuralistes et approches portant sur les matérialités discursives tout d'abord (Sharp & Richardson, 2001) ; et ensuite les divisions entre travaux sur les textes et ceux sur les visuels (Dühr, 2007). Une fois toutes ces précisions apportées, il est temps de présenter les principaux résultats obtenus grâce à ces méthodes.

[3] Régularités

Chapitre 3 : introduction

Le présent chapitre s'articule autour de quatre résultats de recherche, publiés ou en cours de publication, présentant des régularités identifiables et porteuses de sens au sein des corpus étudiés. Ces résultats prennent appui sur la méthode présentée précédemment avec des corpus d'études relativement proches issus de documents de planification locale des transports et déplacements. Par une focalisation sur le discours, parfois textuel, parfois visuel, parfois les deux, et en suivant des méthodes systématiques et répliquables, ces résultats correspondent aux hypothèses suivantes :

[1] Le contexte national d'un plan local (*càd* le pays dans lequel il est élaboré) est bien plus déterminant sur le discours déployé que les caractéristiques spécifiques de la ville en question (publication associée : Buhler & Stephenson, 2021) ;

[2] Le « flou » est un élément discursif important des plans, une ressource qui est mobilisée par l'autorité locale lorsque le contexte de planification lui est défavorable, par exemple, lorsque certains sujets sont imposés par un gouvernement central sans être considéré localement comme une priorité (publication associée : Buhler, 2021) ;

[3] Les discours des plans ressemblent plus aux autres plans de la même décennie qu'à leur propre version précédente (Buhler & Lethier, 2020). En d'autres termes, les « effets de génération » sont forts pour les discours des plans ;

[4] Les photographies utilisées dans les plans permettent de suggérer ce que le texte ne peut pas formuler dans un contexte social et politique donné. [4a] Dans les plans de déplacements urbains français, cela correspond à une sélection drastique des profils des personnes représentées sur les photos, au profit des plus jeunes, des actifs, des valides, des personnes de peau blanche. [4b] Pour attirer ces profils, ces mêmes photographies représentent le plus souvent ces personnes dans des centres-villes patrimonialisés et des espaces verts urbains (en cours de publication, envoyé en septembre 2021 à une revue internationale).

Ces différentes hypothèses correspondent toutes à une même aspiration d'établir des constats répliquables sur les éléments qui déterminent les discours des plans. Nous suivrons dans ce chapitre ces hypothèses, l'une après l'autre et en suivant l'ordre indiqué ci-dessus.

3.1 Le contexte national est - et reste - déterminant sur les discours locaux

Trois tendances de fond dont on ne connaît pas les poids respectifs

Le premier résultat présenté ici porte sur les liens entre gouvernement central et gouvernement local lorsqu'il s'agit de l'élaboration de discours en planification. La littérature internationale qui porte sur les rôles et les pouvoirs du local et du central indique trois tendances majeures identifiées ces quarante dernières années dans la plupart des pays dits « du Nord » (et notamment en Europe, en Amérique du Nord et au Japon).

Tout d'abord, (1) de nombreux travaux reportent l'idée d'un retrait des Etats dans le jeu de la planification locale (Brenner, 2004). Alors que les Etats étaient au centre de la fabrication des plans locaux, depuis au moins les années 1950, on note un retrait progressif qui peut s'expliquer par la réduction des moyens de ces acteurs, par les effets du néolibéralisme globalisé et par les différentes directives et pressions de structures supranationales, comme par exemple l'Union Européenne pour décentraliser le plus possible l'aménagement local (et sa planification) aux autorités locales (Savini, 2013).

Une seconde tendance (2) qui est consubstantielle de la première, est celle d'une prise de pouvoir par les autorités locales et leur capacité nouvelle à encadrer seules l'élaboration de discours portant sur leur propre avenir (Blanco et al., 2014). Cet *empowerment* de la sphère locale se retrouve dans les textes de loi de nombreux pays qui enjoignent les autorités locales à adapter ces documents à leurs propres problématiques locales. Ces phénomènes peuvent porter des noms différents, comme le *localism* en Grande Bretagne, ou la *territorialisation* des pratiques de planification urbaine en France. Cela correspond à une philosophie assez ancienne de la responsabilisation du local pour les affaires le concernant.

Enfin, (3) une partie de la littérature, notamment britannique et nord-américaine, insiste sur la mobilité des politiques publiques en général, et de l'urbanisme en particulier. Dans l'ouvrage collectif qu'ils ont dirigé, Eugene McCann, Kevin Ward (2011) et les différents auteurs identifient les modalités par lesquelles les villes identifient, s'inspirent et se saisissent de types d'urbanisme fait ailleurs, souvent dans des villes d'autres pays, et sans passer par l'intermédiaire des Etats centraux et de leurs services. Ces éléments indiquent l'émergence d'idées et de politiques qui deviendraient mobiles, et désencastrées des tutelles nationales. Cela peut prendre la forme de réseaux d'échanges entre villes⁴⁸, ou encore la circulation à l'échelle globale de certains experts en urbanisme et développement économique (on peut penser ici à Richard Florida, Jérémy Rifkin ou des « starchitectes », par exemple). Cet « urbanisme mobile » ne consiste bien entendu jamais à copier en totalité les réalisations d'une autre ville, puisque celles-ci sont systématiquement redigérées localement, en partie détricotées et associées à des éléments locaux pour en constituer des assemblages à chaque fois différents (McCann & Ward, 2012). Suivant cette logique, certains modèles émergent tels que l'urbanisme de

⁴⁸ Par exemple le *Resilient Cities Network*, *POLIS Network* ou le réseau *EnergyCities*.

renouvellement de friches industrielles portuaires, parti de Baltimore (*Baltimore waterfront model*) dans les années 1980, et dont on peut retrouver des éléments à Barcelone, Cardiff ou Gènes dans les années 1990, puis beaucoup plus largement dans de nombreuses villes européennes comme par exemple Strasbourg et Lyon (Jauhiainen, 1995; McCann & Ward, 2012; Comby, 2013) (voir Figure 3.1).



Figure 3.1 : L'aménagement des docks à Strasbourg (Rivetoile – Malraux) et Lyon (Confluences)
©Rue89Strasbourg et ©LeProgrès

Lorsqu'il s'agit de modèles urbains qui se sont diffusés à travers le monde, on peut également penser au « Vancouverisme » (*Vancouverism*). Ce modèle repose déjà sur une hybridation de départ entre l'urbanisme « classique » des villes nord-américaines (Central Business District, *suburbs*, réseaux et échangeurs autoroutiers) et d'un urbanisme de type hongkongais reposant sur des tours résidentielles de grande hauteur dans un centre-ville dense aux fonctions mixtes (McCann & Ward, 2012; Douay, 2015). Ce modèle plutôt bien considéré dans les classements (toujours discutables) de la qualité de vie dans les grandes villes globales, se retrouve aujourd'hui repris notamment par Toronto, Dubaï ou encore San-Francisco (Douay, 2015). Tout ceci laisserait penser que les villes se seraient très fortement dissociées des leurs Etats centraux pour devenir des entités autonomes, plus en lien avec d'autres villes de même taille à l'autre bout du monde qu'aux autres villes de leur espace national.

Nous ne remettons pas en cause ici ces différents constats (*retrait de l'Etat, renforcement des villes, mobilité de l'urbanisme*) qui sont tous démontré empiriquement dans la littérature. Une question reste tout de même en suspens, celle de l'importance relative de ces trois tendances. En effet, certains chercheurs tels que David Benson et Andrew Jordan (2011) posent explicitement la question de l'importance réelle de la mobilité des idées et politiques. Ils présument que l'augmentation du nombre de publications sur ces questions dépend tout autant du nombre grandissant de chercheurs qui « arrivent » sur ces questions, que de l'importance du phénomène (Benson & Jordan, 2011, p. 372).

La question de l'importance relative de ces trois tendances est centrale, puisque des proportions différentes peuvent potentiellement amener à des situations très marquées en termes de discours de la planification locale (voir Tableau 3.1).

Configurations for local planning discourse	[1] Withdrawal of the State	[2] Local empowerment	[3] Transnational mobility for planning policies
[A] European uniformisation	High	Low	High
[B] Transnational clusters of specific discourse	High	High	High
[C] Persistence of national pre-eminence on local discourse	Low	Low	Low
[D] High diversity of local discourses	High	High	Low

Tableau 3.1 : *Quatre configurations théoriques du discours local de planification (Bubler & Stephenson, 2021, p. 2)*

En effet, dans le cas [A] d'un retrait important des Etats centraux, d'un renforcement plutôt faible du pouvoir local et une mobilité importante des politiques d'urbanisme, on pourrait arriver rapidement à une uniformisation globale, ou a minima à l'échelle européenne, des discours portés par les villes. Ce scénario correspond aux développements de John Friedmann (2005), présenté au chapitre 1, et qui portent sur une homogénéisation (souhaitée par l'auteur) de la planification urbaine par l'effet du néolibéralisme global.

Dans une autre configuration [B] proche de la précédente, mais où les villes auraient un pouvoir plus important, cela pourrait déboucher (théoriquement) sur la constitution de réseaux transnationaux de discours spécifiques, indépendants des Etats centraux, et en mobilisant de très nombreuses villes.

Dans le cas [D] où les Etats auraient un poids faible sur le local, et où les mobilités de politiques publiques entre villes seraient également faibles, mais où au contraire, les villes seraient très puissantes et insisteraient sur leurs spécificités, cela pourrait mener à une grande diversité et diversification des discours de ces villes.

Nous nous intéresserons ici plutôt à l'hypothèse [C] que nous jugeons plausible et intéressante. En dépit d'un mouvement de retrait, nous pensons que les Etats exercent toujours un pouvoir important sur les discours des villes. Comparativement, l'*empowerment* des villes et la mobilité des politiques publiques seraient négligeables quant aux discours produits.

Dans le cas de la mise à l'épreuve d'une hypothèse aussi large et importante, il semble nécessaire de proposer une méthode qui dépasse l'échelle d'un seul cas d'étude, ou de la comparaison d'un nombre restreint d'entre eux. Nous avons donc construit notre analyse sur 34 documents d'urbanisme, 17 PDU⁴⁹ français des années 2010 à 2015, et 17 LTP anglais⁵⁰ de la vague de 2011 qui sont comparables dans leur forme, leur contenu et leurs objectifs. Ces deux échantillons de plans sont représentatifs, dans chaque pays, des villes concernées par ces plans, en termes de taille, de type de structures qui les portent, et de couleur politique de leurs exécutifs (pour plus de détails sur l'échantillonnage, se reporter à l'annexe I, en fin de document).

Ces 34 documents correspondent à environ 1 600 000 mots dans deux langues différentes ont été analysé par une méthode s'appuyant sur la textométrie (logiciel TXM) présentée au chapitre précédent. Afin d'éviter

⁴⁹ Amiens, Bayonne, Besançon, Brest, Caen, Clermont, Dijon, Le Havre, Lille, Lorient, Marseille, Nantes Strasbourg, Toulouse, Tours, Valenciennes et Vienne.

⁵⁰ Blackburn-with-Darwen, Blackpool, Bournemouth-Poole-Dorset, Bracknell Forest, Brighton-and-Hove, Derby, Devon-and-Torbay, Leicester, Middleborough, Milton Keynes, Nottingham, Peterborough, Reading, Southampton, Stoke-on-Trent, West-of-England et West Yorkshire.

des comparaisons terme-à-terme, il nous a fallu construire des catégories de termes comparables entre les français (de France) et l'anglais (d'Angleterre)⁵¹. En analysant les discours de ces villes, il devient alors possible de savoir (1) s'il existe une homogénéité des discours au niveau de chaque espace national ; (2) de savoir si - au contraire - on assiste à une homogénéisation transnationale des discours, indépendants des contextes nationaux ; ou (3) si on observe plusieurs groupes distincts de villes aux discours similaires, indépendants de leur contexte national (*clusters transnationaux de discours*).

Des plans qui se ressemblent dans la forme, mais des 'planning cultures' relativement distinctes et immuables

Nous l'avons vu dans le chapitre 1, des cultures de planification distinctes existent dans chaque pays (Sanyal, 2005; Othengrafen, 2010; Knieling & Othengrafen, 2015). Ces cultures semblent correspondre à des construits sociaux à « trois étages », dont la face la plus visible, celles des *planning artifacts* c'est-à-dire des réalisations concrètes et des documents produits par les structures d'urbanisme tendent à se ressembler beaucoup. Ainsi, dans notre exemple, les *Local Transport Plans* anglais ressemblent beaucoup, selon plusieurs critères, aux Plans de Déplacements Urbains français (voir Tableau 3.2). Ils ont les mêmes objectifs : faire expliciter aux autorités locales leurs projets et actions concernant les transports, avec une focale sur la baisse de la place de l'automobile individuelle dans les déplacements quotidiens. De nombreux autres thématiques y sont également incluses, concernant la sécurité des déplacements, la logistique urbaine, l'accessibilité aux espaces et aux réseaux pour les personnes à mobilité réduite etc.

Aims	Equivalent. PDUs and LTPs aim to coordinate transportation modes at the local scale. They are mandatory documents dealing with the infrastructures and services to be put in place, changes in transport modes, urban logistics and access for the disabled. Major objectives are the lowering of car-related emissions and traffic together with a greater use of public transport, walking and cycling.	
Geography	All "agglomérations" (>100 000 inhab.)	All parts of England
Length	Approximatively 62 000 words/doc.	Approximatively 40 000 words/doc.
Timing	1996 LAURE Act (PDU became obligatory) Revised every 10 years	2000 Transport Act Initially revised every 5 years synchronically After 2011: frequency of the review at the discretion of the LTA
Power relations	AOMs have financial autonomy AOMs can franchise the service with one operator	LTAs need for Central Government subsidies LTAs license self-financing operators (in competition)

Tableau 3.2 : PDU et LTP deux instruments très proches, dans des contextes de gouvernance très différents (Buhler & Stephenson, 2021, p. 9)

⁵¹ Nous avons choisi d'exclure de l'analyse les autres nations britanniques (Ecosse, Irlande du Nord et Pays de Galles) car on y trouve d'autres législations sur la planification locale des transports qu'en Angleterre (Menerault & Mongin, 2000).

Les types de plan sont des documents obligatoires, dont le cadrage est effectué par le gouvernement central de chaque pays. L'époque d'émergence de ces documents est à peu près la même, lorsqu'on considère l'année où les PDU sont devenus obligatoires en France (en 1996)⁵². Le rythme de révision est à peu près le même, et désormais en Angleterre celui-ci n'est plus synchronisé nationalement tous les cinq ans mais à discrétion des autorités locales, et celui-ci tend à se rapprocher du rythme français des 10 ans. En termes de taille de documents, les PDU sont de moitié plus grands que les LTP, mais cela reste dans le même ordre de grandeur. En conclusion rapide, nous pourrions dire que dans la forme, ces documents se ressemblent beaucoup, et sont en cela un bon exemple de rapprochement de *planning artifacts* (Knieling & Othengrafen, 2015). Par contre, ces plans sont produits dans des contextes de gouvernance extrêmement différents.

Planification urbaine en France et en Angleterre : des modèles de gouvernance diamétralement opposés

Nous l'avons vu plus tôt, France et Angleterre ont été associées chacune à un modèle différent de planification en Europe, respectivement les modèles « napoléonien » et « britannique » (Newman & Thornley, 1996). Il existe plusieurs points de différence entre ces deux modèles bien étudiés par la littérature (Menerault & Mongin, 2000; Booth et al., 2007; Harman et al., 2007).

Traditions juridiques en sens opposés

Tout d'abord, la tradition juridique dans ces deux pays n'est pas la même. On trouve en France une tradition qui a l'appétit des formules et des concepts abstraits, qui vont ensuite gagner en consistance par un travail de discussion (parlementaire, puis dans leur application) (Newman & Thornley, 1996). Il n'est donc pas rare de voir que certaines lois en France portent des noms assez conceptuels ou abstraits (ex : *Solidarité et Renouvellement Urbain, Climat et Résilience*, etc.) qui donnent le ton à des textes parfois peu précis quant aux modalités exactes de leur application.

La tradition juridique britannique est à l'inverse très portée sur l'empirisme, le retour d'expérience, la jurisprudence (Newman & Thornley, 1996). Les nouveaux textes de loi s'inspirent souvent d'expérimentations qui sont ensuite rendues obligatoires et élargies. Les textes de loi qui en résultent sont le plus souvent précis quant à leurs modalités d'application, et quant aux modalités de leur d'évaluation par le pouvoir central.

Des relations différentes entre pouvoir central et pouvoir local

Les différences sont également fortes entre ces deux modèles, lorsqu'on considère les rapports entre gouvernements central et local. En France, l'échelon de la commune a longtemps été la base de l'exercice

⁵² Et non l'année de leur apparition en tant que document volontaire (dans la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en 1982) dont peu de villes se sont vraiment saisies (à part Metz, Lorient, Nantes, Bordeaux et Mulhouse).

du pouvoir local, et ce bien que le gouvernement central incite depuis longtemps⁵³ à l'intercommunalité, aux fusions de communes et à l'intégration intercommunale des compétences-clés du local. Cela étant, le ou la Maire est une figure centrale en France, ayant à la fois la casquette de premier élu local de sa commune, et en même temps de garant de l'Etat français sur le territoire communal, par la mise en application des lois et mesures votées au Parlement et qui entrent en vigueur. En dépit de cette forte figure de Maire, beaucoup de décisions sont fortement centralisées et prises depuis Paris. En France, en comparaison avec d'autres pays, la planification urbaine est avant tout l'apanage de la sphère publique (locale et centrale) qui pense le plus souvent l'avenir des villes comme résultant des intentions et des capacités de financement des structures publiques (Newman & Thornley, 1996).

Bien que la tendance générale soit à la décentralisation à partir des années 1980, les PDU (qui deviennent obligatoires en 1996) peuvent être considérés comme un mouvement inverse, celui d'un recadrage national des politiques locales (de transports) (Menerault & Mongin, 2000; Offner, 2006). En effet, les villes bénéficient dès 1973 du « versement-transport » leur permettant l'extension de réseaux de transport public, avec des résultats assez variables. Le PDU peut alors se comprendre comme une remise à plat du cadre national en termes de politiques locales de transports (Menerault & Mongin, 2000). Afin de s'assurer de la prise en compte locale des priorités nationales, en France, ont été également renforcées dans les années 1990 des structures de diffusion et de formation des techniciens et élus des collectivités, telles que le CERTU puis le CEREMA ou l'ADEME.

En Angleterre, au contraire, les sphères centrales et locales communiquent peu directement (Newman & Thornley, 1996). Les autorités locales sont avant tout considérées comme des fournisseurs de services, moins politiques et moins autonomes qu'en France. Cela est vrai depuis plus d'un siècle mais a été renforcé lors des années Thatcher (1979-1990) où les collectivités locales ont vu leur budget et leurs compétences baisser fortement. Ces compétences ont été reprises le plus souvent soit par le gouvernement central, soit par des *quangos*, ces autorités administratives indépendantes non-contrôlées par des élus. Les autorités locales sont depuis cette période contraintes de demander systématiquement des financements au gouvernement central, dans une logique de projet. Devant le manque de financements centraux récurrents, elles doivent aussi créer des partenariats nouveaux avec le privé pour financer ou cofinancer certains projets et infrastructures. La définition de la « planification urbaine » au Royaume-Uni peut ainsi être considérée avant tout comme un mode de coordination de nombreux acteurs différents, publiques (locaux et central) et privés, autour de projets dont la définition dépend précisément de cette capacité à coordonner les acteurs entre eux (Newman & Thornley, 1996; Tewdwr-Jones, 1997).

Lors des gouvernements Blair (1997-2007), on voit apparaître un léger allègement de ce cadre rigide, dont fait partie l'instauration des *LTPs* qui nous intéressent ici. Ceux-ci peuvent être considérés comme un signal envoyé par le gouvernement central invitant les autorités locales à une plus grande autonomie en termes

⁵³ Nous avons vu que la loi Cornudet de 1919 y faisait déjà référence.

d'élaboration des politiques locales (Menerault & Mongin, 2000). Cela dit, le cadre général ne change pas, et notamment le fait que du contenu du *LTP*, évalué par le pouvoir central selon des critères explicités en amont (*planning guidelines* ou *framework*), dépendront les subventions accordées à la ville. Les *LTP* peuvent être tout autant considérés comme des documents visant à décrocher des financements centraux que des documents de planification et de programmation. Cela n'est pas sans incidence en termes de discours, car il est identifié que les autorités locales ont peu à peu intégré les types de tournures, de sujets, etc. qui garantissent, ou au moins qui maximisent, les chances de succès et donc de « bon » financement de leur plan (Hastings, 1996; Rydin, 1998).

En conclusion, donc, en termes de planification urbaine et des transports locaux, absolument tout est différent entre France et Angleterre. De l'autonomie budgétaire et politique des autorités locales, jusqu'au sens même accordé à la planification. Il est même intéressant de constater qu'à différents moments, les deux pays connaissent des trajectoires inverses. A l'issue de la Seconde Guerre Mondiale, par exemple, le *Town and Planning Act* de 1947 exige des différentes structures locales un plan d'urbanisme (*comprehensive development plan*), en Angleterre et au Pays de Galles. A la même époque (en 1943) puis à la Libération, la France recentralise son système de planification urbaine. De même, les années 1980 marque d'un côté la recentralisation thatchérienne, et de l'autre la « décentralisation » mitterrandienne. Bien qu'étant apparus au même moment, *LTP* et *PDU* sont des contre-mouvements, puisque les premiers visent un renforcement du local, alors que les seconds servent à s'assurer de l'intégration des priorités nationales dans la sphère locale.

France et Angleterre sont donc systématiquement - et dynamiquement - à l'opposées l'une à l'autre, Douglas Ashford (1989) parle de '*polar opposites*' ce qui résume bien l'ensemble du propos. Une fois ces distinctions établies, nous avons mené l'analyse textométrique des 34 documents présentés précédemment pour y voir plus clair dans cette situation paradoxale de documents qui se ressemblent mais dont les cultures de planification sont si éloignées.

Une catégorisation du vocabulaire le plus courant

Afin de mener l'analyse sur une base comparable, nous avons constitué 13 catégories de termes. Avec Richard Stephenson, nous avons procédé de manière itérative, par identification de termes proches, puis vérification des extraits réels par le concordancier de TXM, filtrage etc., en s'appuyant aussi sur les connaissances de chacun⁵⁴.

Trois catégories retenues désignent les acteurs de l'aménagement : les acteurs publics locaux ; l'Etat, ses services et ses agences ; le secteur privé. Nous avons choisi de ne pas retenir les références à des acteurs qui n'existent qu'en France (« Départements » qui n'a pas d'équivalent anglais, et « Régions », dont l'équivalent

⁵⁴ Notre duo est composé d'un britannique connaissant les systèmes français ainsi qu'anglais et un français connaissant le système français et le monde des déplacements et transports.

anglais disparaît au début des années 2010). A cela s'ajoute une variable calculée sur ces trois catégories, et qui désigne la part relative des occurrences aux acteurs publics locaux par rapport à l'ensemble des références aux autres acteurs, ceci afin de pouvoir en mesurer l'importance relative.

Dans le cas des termes faisant référence aux institutions territoriales, nous sommes également passés par une phase de désambiguïsation évoquée au chapitre 2 pour distinguer lorsque un nom (par exemple « commune ») fait référence à une institution (comme dans « la *commune* de Thise a mis en place des aménagements cyclables... ») ou lorsqu'il fait référence à l'espace géographique, sans dimension politique ou institutionnelle (comme dans « on note une augmentation du taux d'équipement automobile dans la *commune* de Pouilley-Français »). En effet, en français et en anglais, comme dans beaucoup d'autres langues le nom de l'institution (ex : la commune) a un double sens et désigne aussi souvent l'espace géographique.

Ensuite, six catégories rassemblent l'ensemble des termes désignant les principaux modes de transport : les modes motorisés individuels, les transports publics urbains, le vélo, la marche, le covoiturage et l'autopartage, et enfin les néologismes et termes flous associés à l'idée de mobilité durable, verte etc. (du type « modes doux » en français ou '*smart choices*' en anglais).

Pour finir, nous avons constitué trois catégories qui correspondent à trois sujets majeurs identifiés avec l'aide du logiciel *IRaMuTeQ*. Il en ressort que les *infrastructures* ; le *processus* de planification lui-même ; et enfin les *individus*, leur *santé* et leur *sécurité* sont trois catégories principales qu'on retrouve dans les deux corpus. Une fois ce travail de catégorisation et de désambiguïsation effectué, nous avons calculé les occurrences de termes relatifs à ces 13 catégories⁵⁵ pour les documents des 34 villes.

Résultats

Sur la base de ces calculs, nous obtenons 13 variables pour 34 documents. Nous avons modélisé une analyse en composantes principales (ACP) qui permet, comme toute méthode statistique factorielle de réduire le nombre de dimensions d'un tableau de données, à un plan à deux facteurs composites les plus importants. Cela peut permettre de rendre compréhensibles et intelligibles les grandes oppositions et regroupements, tout en minimisant la perte d'information (voir Figure 3.2).

Chaque individu statistique (ici des documents d'urbanisme, représenté par des carrés) peut alors être placé dans ce plan avec des coordonnées (X et Y) relatives aux deux facteurs F1 et F2. De même, on représente aussi les variables actives (ici les catégories de termes). Plus une variable active sera représentée par un segment long et orthogonal à un axe, plus il participera à cet axe⁵⁶. Par exemple, les termes liés au vélo (*cycling*, en haut de la figure) contribuent beaucoup au facteur 2, *càd* à la dimension verticale du plan factoriel. Ces termes participent de l'opposition entre des documents du haut du plan (ex : Vienne ou Devon-and-

⁵⁵ L'ensemble des lemmes correspondant est disponible en annexe II, à la fin de ce tome I.

⁵⁶ En d'autres termes, l'angle entre la variable et l'axe correspond au coefficient de corrélation. Ce coefficient est en général appelé saturation ou contribution.

Torbay) qui les utilisent beaucoup, et d'autres en bas de cette même figure qui en utilisent globalement moins (ex : Le Havre, Lille, Bracknell Forest).

Une dernière précision est à apporter. Ce plan est une représentation factorielle qui propose une réduction des dimensions des données, mais qui le fait sans trop de déformation ou de perte d'information puisque l'axe 1 (36,70%) associé à l'axe 2 (15,49%) donnent un pourcentage de variance expliquée (ou d'inertie) de 52.19%. Ce chiffre est élevé, compte tenu que théoriquement, avec 13 variables, 12 facteurs théoriques existent pour 100% de variance à expliquer. En d'autres termes, ce plan explique à lui seul plus de la moitié de la distribution de l'ensemble des catégories de termes sur l'ensemble de ces documents. Il s'agit donc d'une bonne représentation synthétique des oppositions et rapprochements entre discours.

On peut alors décrypter l'ensemble des apports des variables, ainsi que la distribution des 34 documents (villes) relativement à ces deux facteurs. Le premier élément qui ressort est que l'axe 1, le plus fort, sépare sur la gauche du plan les PDU de villes françaises, et sur la droite les LTP à une seule exception près, West Yorkshire qui se situe au milieu du plan. La première opposition entre documents correspond donc au contexte national auquel chaque plan appartient. Et cela peut se comprendre grâce aux variables actives qui contribuent à cet axe.

En effet, du côté « anglais » de l'ACP on retrouve en abondance des références aux acteurs, qu'ils soient acteurs public locaux, gouvernement central ou issus du privé. La part relative des références à l'autorité locale est également plus importante du côté des LTP. En termes de contenu, les LTP se démarquent par une présence prononcée des termes liés à la sécurité des déplacements et à la santé, ainsi que beaucoup de références à la marche à pied.

Toujours relativement au facteur 1, mais de l'autre côté de l'ACP (à gauche), d'autres variables ont des scores plus prononcés lorsqu'il s'agit des PDU français. On note l'importance des termes liées à l'autopartage et au covoiturage, des termes flous et néologismes (« modes doux », « modes actifs », « mobilité durable »), ainsi que des termes liés aux transports publics.

Le deuxième facteur est beaucoup plus faible, en termes de pourcentage d'inertie et explique bien moins la distribution des individus statistiques dans l'ensemble. Ce deuxième jeu semble néanmoins avoir du sens puisque s'opposent les documents du haut du plan, qui mettent plus en avant les infrastructures, les modes motorisés individuels, et le vélo, et les plans du bas de la figure qui insistent plus sur la stratégie et le processus de planification. S'opposent alors le contenu (matériel) que souhaite mettre en place le document avec la procédure elle-même. Bien entendu, on trouve ces deux dimensions dans tous les documents, mais leur proportion respective varie fortement.

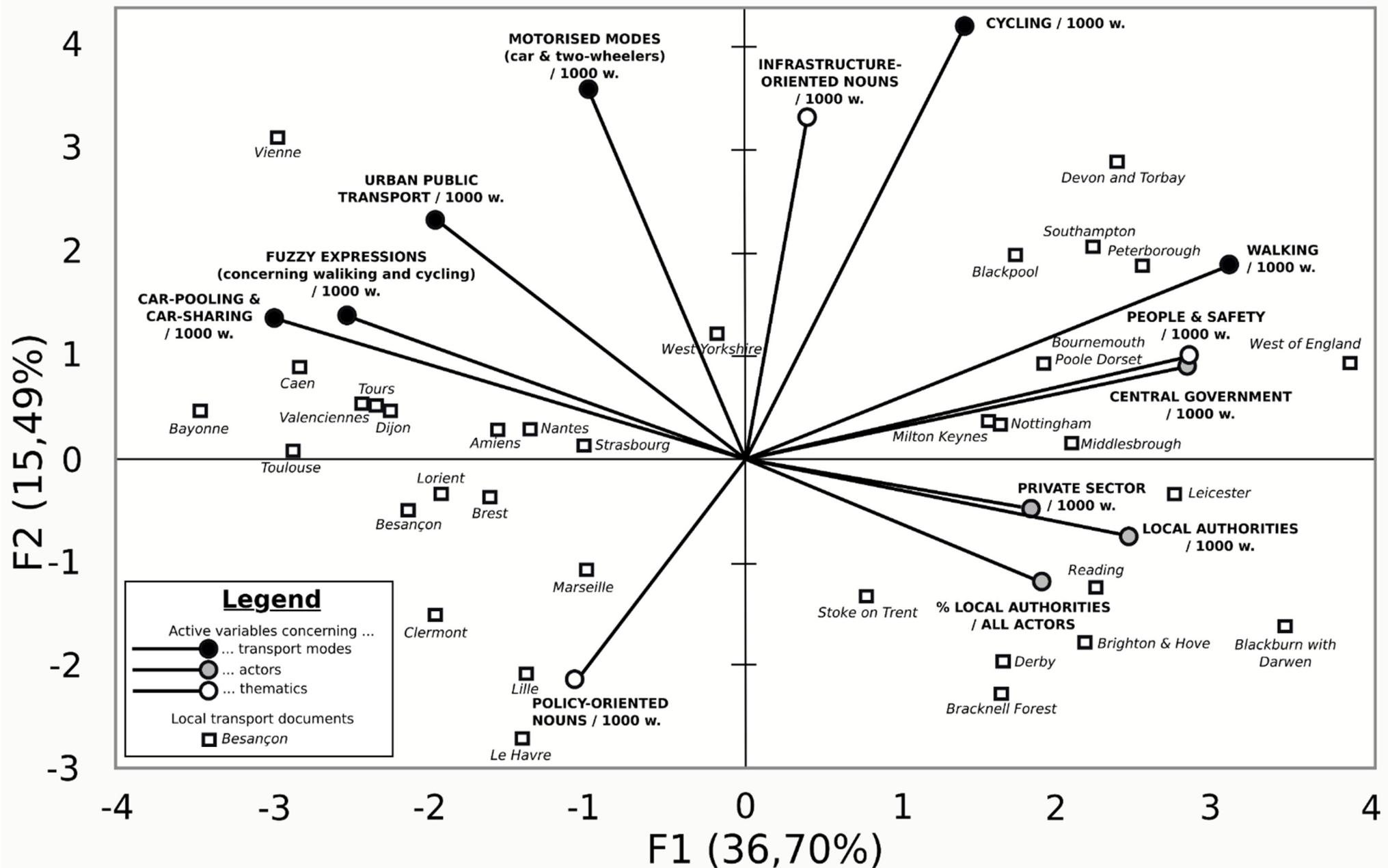


Figure 3.2 : Des discours de plans qui se répartissent avant tout selon une logique d'appartenance à un contexte national (Bubler & Stephenson, 2021, p. 11)

Que retenir de tout cela ?

On aurait pu s'attendre à ce que les acteurs dominants ressortent le plus de chaque côté. Mais il n'en est rien, car les noms d'acteurs se retrouvent beaucoup plus du côté anglais et cela peut s'expliquer simplement. En effet, les autorités locales ont certes la responsabilité de l'élaboration de leur document, mais elles doivent à la fois obtenir une bonne évaluation du gouvernement central, tout en ménageant les relations qu'elles entretiennent avec la sphère privée et notamment les opérateurs et entreprises. Ainsi, dans une logique de *name dropping*, de nombreux noms d'acteurs se retrouvent dans les LTP. Pour marquer leur territoire, et rappeler qu'elles sont à la manœuvre, les autorités locales placent également de nombreuses références à elles-mêmes et ressortent le plus. On voit transparaître dans ce premier résultat l'idée du *local planning* britannique comme action d'organiser les relations entre de nombreux acteurs autour d'un projet commun sur lequel l'autorité locale n'exerce pas – et de loin – tout le contrôle. Du côté français, on retrouve l'appétit typique du modèle français d'aménagement pour les néologismes et les concepts, dont le contenu peut parfois sembler très flou et polysémique. Ces deux premiers résultats laissent penser que les cultures d'aménagement (*planning cultures*) sont très tenaces et se retrouvent assez aisément dans de tels corpus, même lorsque les documents ont tendance à se ressembler de plus en plus.

Derrière ces résultats on trouve bien entendu l'idée que les Etats, et que les contextes nationaux sont loin d'être absents des questions de planification locale. Les modalités d'exercice du pouvoir central peuvent être différentes en pratique. Au Royaume-Uni, nous l'avons vu, la logique des *guidelines* explicites, précises, publiées deux ans avant la date attendue des nouveaux plans prime, et elle se combine avec une logique de subvention qui garantit l'intégration par les plans locaux des priorités définies par le gouvernement central. Par exemple, les questions relatives au surpoids, à l'obésité et aux maladies afférentes deviennent une question centrale de politique publique dans les années 2000 en Angleterre, avec un renforcement au début des années 2010 qui indique notamment l'apport de modes de vie plus actifs et la pratique de la marche comme solution (Jebb et al., 2013). Sous les gouvernements Cameron, l'heure est alors à la responsabilisation individuelle quant aux questions de santé (Jones et al., 2014). Les *guidelines* préparatoires à la troisième salve des LTP intègrent alors un critère santé et marche à pied (Department for Transport, 2009). On retrouve alors deux ans plus tard, presque par évidence, des éléments de discours y faisant référence dans l'ensemble des LTP.

En France, l'exercice du contrôle central prend des modalités différentes. Il s'agit d'organiser la diffusion et l'application des nouvelles attentes réglementaires par l'organisation de conférences, séminaires de formation notamment auprès des techniciens territoriaux, par l'entremise de l'ADEME, du CEREMA et des services déconcentrés, comme les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) notamment. Cette organisation « pédagogique » des choses, rendue en partie nécessaire vu le penchant pour les formules abstraites et conceptuelles dans les textes de loi, se combine avec une logique finale d'approbation ou non des documents. En effet, l'approbation préfectorale d'un document, en fin de processus, peut être considérée comme un instrument très important, puisque les autorités locales y

pensent lors de l'élaboration de leurs plans. Si les priorités et les thématiques attendues par l'Etat ne sont pas traitées, le plan peut ne pas passer cette étape qui est loin d'être une formalité (Reigner & Hernandez, 2007).

Ces deux types d'exercice du pouvoir ont des répercussions en termes de discours. Les PDU vont parler plus d'autopartage et surtout de covoiturage, sous l'influence notamment de l'ADEME qui en a fait un axe stratégique du développement de ses activités, au point de participer au financement d'associations locales en faisant la promotion (Vincent, 2009). Le goût pour les formules abstraites s'explique également par la diffusion d'expressions telles que les « modes doux » ou les « modes actifs » défendues par le CEREMA par l'entremise de nombreux guides et formations à destination des collectivités (Figure 3.3). Les Etats semblent donc bel et bien garder encore beaucoup de pouvoir et de contrôle sur ce qu'il se passe et se dit localement.



Figure 3.3 : En France, profusion de guides à destination des collectivités : sur les « modes actifs » (CEREMA, 2016) ou sur le covoiturage régulier (ADEME, 2016)

Par ailleurs, ces résultats n'ont rien d'évident. Ce protocole analytique aurait théoriquement pu donner un résultat tout à fait inverse, c'est-à-dire une homogénéité forte entre les deux corpus. Il n'en est rien, aucun phénomène d'homogénéisation ou de « clusterisation » transnationales des discours n'est à observer, bien au contraire.

Une chose est à noter, cela dit, lorsqu'on regarde la répartition des villes (documents) en détail sur le plan factoriel. Il apparaît que les villes les plus grandes, et celles qui ont une plus grande expertise locale avérée sur les déplacements se retrouvent plus au centre, relativement au facteur 1. Il s'agit de West Yorkshire côté anglais, et Strasbourg et Nantes côté français. Ces villes semblent moins atteintes par l'homogénéisation

nationale car elles développent des politiques de manière plus autonomes que les villes plus petites comme Bayonne, Vienne, Peterborough ou Blackburn-with-Darwen (voir Figure 3.2). En dépit de cette légère nuance dans le propos, l'ensemble des résultats présentés ici amènent un contre-exemple assez important aux publications qui soulignent la fluidité et la mobilité des politiques urbaines. Cela est peut-être vrai pour certains projets urbains, dans le cas de certaines villes globales. Mais la généralisation de ces constats à la planification urbaine, dans l'ensemble des villes, comme le font par exemple Eugene McCann et Kevin Ward (2011) est excessive, ou peut-être trop en avance. Pour l'heure, l'exercice quotidien de planification urbaine locale est encore très fortement dicté par le cadre national, constitué à la fois d'un gouvernement central et ses priorités, ainsi que d'une culture nationale de planification qui filtre, normalise et homogénéise les discours au sein de cet espace. Cela constitue un premier résultat sur ce qui encadre (fortement) les discours des plans.

3.2 Le « flou » comme ressource discursive majeure en planification urbaine

Le deuxième résultat que nous souhaitons développer concerne une autre facette des documents d'urbanisme, leur usage du flou sous ses formes visuelles et textuelles. L'hypothèse que nous cherchons à tester ici concerne la présence importante d'artefacts discursifs « flous » (*càd* qui évitent de trop préciser de contenu) dans les discours des plans. Cette hypothèse n'est pas très risquée, convenons-en, puisque nous l'avons vu, les plans appartiennent au type de discours dit institutionnel qui se caractérise par le déni des conflits et l'abondance des formules consensuelles (Krieg-Planque, 2012). On peut donc imaginer que ces formules sont parfois utilisées dans des contextes de tensions entre acteurs.

Dans le champ de l'urbanisme, le flou discursif est l'objet de quelques rares travaux, regroupés dans un ouvrage collectif dirigé par Gert de Roo et Geoff Porter (*Fuzzy Planning*). Dans cet ouvrage le « flou » est associé exclusivement aux concepts et notions floues *càd* polysémiques (ex : *sustainable planning*). S'y développe un point de vue normatif sur le langage, puisque le flou y est considéré comme mauvais par nature pour le processus de planification puisque générateur de *quiproquos* et de conflits (De Roo, 2007; De Roo & Porter, 2007; Martens, 2007; Miller, 2007; G. Porter & De Roo, 2007).

A contrario, nous avons choisi d'analyser le flou d'une manière complémentaire, celle de considérer (hypothétiquement) le flou comme un phénomène discursif qui a de l'importance dans les documents, qui suit des formes spécifiques, et connaît des rationalités d'usage qui expliquent sa présence. Une logique phénoménologique et critique en quelque sorte, non-normative tout du moins, qui ambitionne d'analyser les discours tels qu'ils sont et non tels qu'ils devraient être.

Par ailleurs, nous posons une autre hypothèse (de travail) en présumant que nous allons pouvoir trouver des tels artefacts du « flou » dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) français, puisque ces documents ont une histoire assez particulière. En effet, les villes, suite à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996, ont majoritairement trainé des pieds, ont même montré des réticences devant cette nouvelle obligation formulée par l'Etat, avant de s'y mettre brusquement, après la loi SRU de 2000, lorsque les subventions aux infrastructures nouvelles (notamment tramway) devenaient conditionnées à l'existence préalable d'un tel plan (Offner, 2006). Au-delà de ces débuts difficiles, les PDU correspondent à un exercice de planification obligatoire, répété tous les 10 ans, avec une liste d'attendus thématiques très précise et grandissante établie par l'Etat⁵⁷. Dans ce contexte, pas toujours favorable aux villes, nous présumons l'existence des registres parfois flous, notamment lorsque certaines thématiques ne seraient pas jugées comme prioritaires localement. Un dernier élément pourrait également aller dans ce sens, celui de

⁵⁷ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023069061/2020-10-03/ .

l'instauration de l'évaluation *ex-post* des différents plans et de leurs effets sur l'environnement depuis l'intégration en droit français, en 2004 de la directive européenne 2001/42/EC. Utiliser le flou, et ne pas trop en dire concrètement permettrait de ne pas s'avancer trop et de pouvoir envisager les futures évaluations plus sereinement. Mais avant tout développement supplémentaire, il semble nécessaire de préciser plus en détails ce que nous entendons par « flou ».

Le flou dans les discours, une question de degré plus que de nature

On note depuis deux décennies un regain d'intérêt de la question du flou chez les philosophes en sémantique, en logique et en philosophie du langage (Keefe, 2000; Shapiro, 2008; Sorensen, 2018). La première contribution et probablement la plus remarquable date d'un siècle auparavant en 1923 quand Bertrand Russell donne une conférence devant la *Jowett Society* de la faculté de philosophie de l'Université d'Oxford (Russell, 1923).

Russell insiste sur plusieurs points fondamentaux. Tout d'abord, le flou est une caractéristique qui s'applique à tout système de représentation du monde, qu'il s'agisse de langage, de peinture ou de photographie. Le flou ne caractérise pas les choses du monde mais le système qui vise à les représenter. Dans le cas du langage, le flou apparaît chaque fois qu'il existe des cas limites, c'est-à-dire dès qu'il y a des énoncés dont on ne peut pas dire qu'ils sont « vrais » ou « faux », lorsqu'on est dans une zone indéterminée. Par exemple, il est impossible de définir précisément les limites de ce que nous appelons la couleur « rouge » sur le spectre de toutes les couleurs qui est un *continuum*. Pour certaines nuances, il sera difficile de dire si elles sont « rouges » ou non. Il en va de même pour les limites de ce qu'on considère être un homme « grand », « gros » ou « chauve ». Russell en conclut que dans les langues naturelles, qui sont des systèmes de représentation, chaque mot comporte toujours une part d'imprécision.

Pour aller plus loin, il est nécessaire d'établir la différence entre ce qui est de l'ordre du flou et ce qui est de l'ordre de l'ambigu. De nombreux mots sont en même temps flous et ambigus, ce qui rend difficile la distinction entre les deux (Sorensen, 2018). Cela dit, ces deux catégories de termes ajoutent à l'imprécision d'un énoncé de différentes manières. L'ambiguïté en brouille le sens lorsqu'un mot a plusieurs sens qui coexistent : il est polysémique. Au contraire, le flou dépend du contexte, qui peut parfois être clarifié (par exemple, quelqu'un peut être « grand pour un Français du XVIIIe siècle ») (Sorensen, 2018).

Contrairement à l'ambiguïté et au flou, une langue qui serait totalement « précise » proposerait un seul mot pour toute chose dans le monde, et en plus, chaque mot ne désignerait qu'une et une seule chose, avec des limites claires. Russell (1923) appelle cela un système *one-to-one*. Cependant, une telle correspondance ne se produit jamais dans les langues naturelles, les vraies, qui sont des systèmes *one-to-many*.

Un deuxième point nous intéresse dans cette contribution de Russell (1923). Bien que dans le langage tout énoncé contienne une part d'imprécision, celui-ci peut être se révéler être flou dans des proportions très différentes. Russell utilise la comparaison avec l'échelle des cartes pour montrer la graduation possible du flou d'un énoncé.

“A small-scale map is usually vaguer than a large-scale map, because it does not show all the turns and twists of the roads, rivers, etc., so that various slightly different courses are compatible with the representation that it gives. Vagueness, clearly, is a matter of degree” (Russell, 1923 : 90)

Un dernier point soulevé par Russell s’attaque à l’idée communément admise qui voudrait que les propositions floues seraient fausses par nature. Au contraire, les énoncés flous maximisent leurs chances d’être vraies *a posteriori*, puisque de nombreuses configurations peuvent les valider. En revanche, une proposition parfaitement précise et spécifique ne pourrait être considérée comme « vraie » que dans une seule et unique configuration, à savoir celle décrite dans la proposition initiale. En d’autres termes, en annonçant des choses vagues, on maximise les chances de ne pas se tromper et d’être dans le vrai, ou d’en être le plus près possible.

Dans l’exemple ci-dessous, tiré de l’article dans *Planning Theory*, nous avons proposé un gradient de flou allant de la proposition [1] très peu précise, à la proposition [4] qui annonce des chiffres précis et des types d’aménagements attendus. Il va de soi que lors d’une évaluation *ex-post* une dizaine d’années après l’approbation du plan, si les objectifs ne sont pas atteints, il sera beaucoup plus aisé de défendre la proposition [1].

“Our objective is ...

[1] to develop a high quality network for cycling mobility”

[2] to extend and to create new links within the current cycling network”

[3] to create 15 km of cycle paths and lanes”

[4] to create an extension of the current cycling network of 10 km of new dedicated cycle paths and 5 km of cycle lanes” (Buhler, 2021, p. 6)

Le flou est donc présent dans tout énoncé, par le fait que les langues sont des représentations du monde. Cela dit les énoncés peuvent avoir des proportions de flou assez variables. Ces variations suivent en général des rationalités très précises qui permettent à un acteur social de ne pas trop s’engager dans des contextes défavorables, ou perçus comme tels. Dans le cas des documents d’urbanisme, Charles Hoch (2007, p. 21), théoricien des plans, avait identifié, dans d’autres termes que les miens, l’idée d’un maximum acceptable de flou ou d’imprécision dans un plan.

“Plans that say little about how to turn policy into projects may be said to lack means-ends coherence.” (Hoch, 2007, p. 21)

Lorsqu’on associe l’idée de Russell (1923) d’un minimum de flou au sein du langage, et celle plus spécifique de Charles Hoch (2007) concernant le degré maximal d’imprécision au-delà duquel on pourrait compromettre l’existence d’un plan et son acceptation, on se retrouve avec une borne inférieure et une borne supérieure de ce que peut être le volume de flou acceptable dans les discours des plans. Le flou semble donc suivre une logique de degré, de nuance, qui peut parfois être faible, mais jamais nulle, jusqu’à des niveaux importants, mais qui ne resteront toujours qu’un élément parmi d’autres au sein des plans.

Traquer le flou de manière systématique

Cette idée de degré dans le flou discursif correspond bien à notre méthode présentée au chapitre précédent, et que nous avons appelée « contrastive ». Cette fois-ci, nous incluons à la fois le texte et le visuel, puisque ces derniers peuvent également suivre ce modèle, nous l'avons vu plus haut avec l'exemple de la carte chez Bertrand Russell (1923).

Pour le texte, en réalisant des recherches bibliographiques, et en s'appuyant également sur des éléments identifiés lors d'un travail antérieur réalisé avec Virginie Lethier (Buhler & Lethier, 2020), nous avons identifié cinq modalités plutôt génériques du flou textuel, qu'on peut trouver en planification urbaine comme ailleurs. Il s'agit des concessions, des nominalisations de verbes, des comparatifs sans comparaison, des conjonctions plutôt inutiles et des formules ayant des effets de positivité (voir Tableau 3.3).

Il y a également des modalités du flou qui sont plus spécifiques à l'urbanisme, et notamment l'utilisation de concepts abstraits (tels que « mobilité », « territoire » ou « durable »), ainsi que l'élimination des repères spatio-temporels (qui permettent de situer les propositions dans l'espace et le temps) et de l'élimination des termes qui renvoient à des objets concrets du transport, et à leur matérialité.

Tout ceci n'est évidemment pas exhaustif, il reste certainement d'autres formes textuelles de flou, mais ces types de tournures sont bien identifiés dans la littérature en sciences du langage comme étant les principales (Thom, 1987; Krieg-Planque & Oger, 2010; Krieg-Planque, 2012). Des exemples sont donnés dans le Tableau 3.3 qui donnent une idée de chaque type de tournure et de ses implications dans le discours.

L'ensemble de ces types de tournures peut être identifié par des requêtes en CQL (*Corpus Query Language*) dans le logiciel TXM. Comme les modalités [G] et [H] (Tableau 3.3) sont des « éliminations » et donc des différences entre deux dates (ici deux révisions d'un PDU), nous avons calculé les occurrences pour les PDU de 18 villes, à la fois au début des années 2000 et au début des années 2010.

Pour ce qui est des visuels, l'opération était plus longue, puisque non automatisée. Il s'agissait d'identifier les visuels comme étant « flous », lorsque derniers n'apportaient pas de précision ni d'exemple par rapport au sujet abordé ou à la proposition faite. Précisons ici que nous avons mis deux types d'éléments de côté, en dehors de l'analyse, pour ne pas gonfler artificiellement ce qui serait comptabilisé comme du « flou ». Les photographies tout d'abord ont été mises de côté (nous les retrouverons néanmoins au paragraphe 3.4 pour une analyse spécifique) puisqu'elles sont par nature suggestives et travaillent quasi-systématiquement le flou (Sontag, 1977). Par ailleurs, pour les cartes, nous avons bien séparé ce qui relève des cartes « schématiques », c'est-à-dire qui tiennent un propos clair mais simplifié, et qui peuvent répondre à des logiques analytiques très explicites (Brunet, 1986) (voir Figure 3.4), des cartes « floues » pour lesquelles un ou plusieurs éléments sont de nature indéfinis ou faiblement définis.

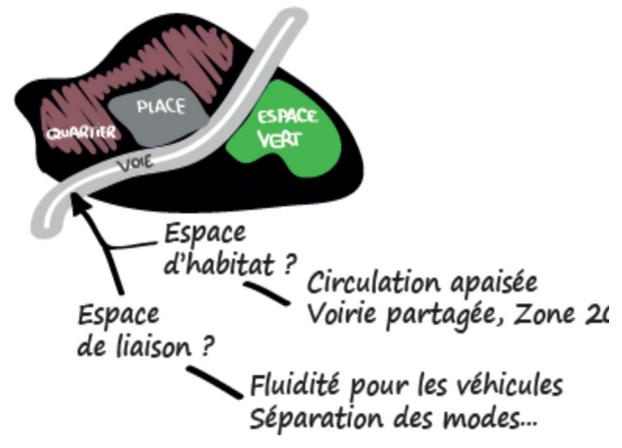
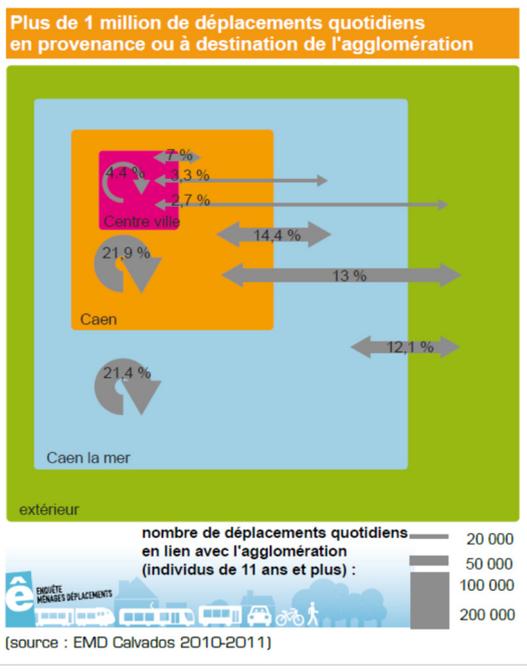


Figure 3.4 : Deux exemples de cartes schématiques dans les PDU de Caen (2013) et de Besançon (2015)

Type	Fuzzy textual element	Rationale of use (+indicative number of occurrences per category in the corpus)	Examples & translation
Generic fuzziness (common to institutional discourse in French)	[A] Concessionary wording	The use of concessionary wording makes it possible to say something and its opposite in the same sentence. It blurs discourse while expressing an apparently balanced position.	« Ces mesures vont permettre d'inverser la tendance qui a facilité le tout automobile grâce à un stationnement aisé, tout en composant avec la voiture individuelle qui organise notre mode de vie et notre manière d'habiter en pays d'Aix. » (Aix-en-Provence, 2015, p. 77, 2nd paragraph of the 'strategy' section) <u>Translation:</u> 'These measures will make it possible to reverse the trend that has made car-use of prime importance thanks to easy parking, while at the same time coming to terms with the individual car that organizes our way of life and our way of living in the Pays d'Aix.'
	[B] Verb nominalizations (when verbs are replaced by their noun forms)	This removes traces of mode, tense and subject in relation to a verbal form. Responsibilities, schedule and degree of certainty are thus eliminated.	« La desserte de la zone la plus dense sera recherchée par la mise en place éventuelle d'une deuxième ligne de tramway pour assurer la desserte de la gare et des pôles urbains du nord de la ville de Brest. » (Brest, 2014, p. 34) <u>Tr:</u> 'The densest area will be served by the possible implementation of a second tram line to serve the station and the urban centres in the north of the city of Brest.'
	[C] 'Comparative adjectives without comparison'	This accentuates the importance accorded to the noun and the idea without being specific about the content as it is based on an innuendo.	« Inciter aux mobilités douces et actives constitue l'une des principales réponses au défi d'une agglomération moins dépendante de la voiture. » (Tours, 2013, p. 30) <u>Tr:</u> 'Encouraging environmentally-friendly and active mobility is one of the main responses to the challenge of a less car-dependent conurbation.'
	[D] 'Pointless conjunctions'	It fills the available space and gives the impression of structuring the discourse without actually adding meaning or precision.	'dans le cadre de'; 'en matière de'; 'en lien avec'; 'faisant l'objet de' ... <u>Tr:</u> 'in the context of'; 'in terms of'; 'with respect to'; 'being the subject of', etc.
	[E] 'Positivity effects'	Reducing the impression of possible negative effects through rhetorical wording, without adding specific elements.	« ... organiser l'agglomération pour que piétons, cyclistes, deux roues motorisés, bus, automobilistes et poids lourds circulent de manière rationnelle sans compromettre la mobilité générale. » (Strasbourg, 2012, p. 28) <u>Tr:</u> '... organizing the urban area so that pedestrians, cyclists, motorized two-wheelers, buses, motorists and lorries can circulate in a rational manner without compromising general mobility'.
Specific fuzziness (to local transport planning)	[F] Fuzzy concepts (+their resp. adjectives and verbs)	Fuzzy concepts can be used to make authoritative statements to be refined later once the plan has been approved and financial resources and precise timelines defined.	'cohérence'; 'mobilité'; 'territoire'; 'durable'; 'modes actifs' ... <u>Tr:</u> 'coherence'; 'mobility'; 'territory'; 'sustainable'; 'active modes', etc.
	[G] Elimination of precise space-time references	This element has to do with a spatio-temporal fuzziness, when propositions are <i>not</i> associated with a precise location or time horizon	<i>Cardinal points</i> ('nord'; 'sud'; 'est'; 'ouest'); <i>street names</i> ('rue ...'; 'boulevard...'); <i>the parts of the conurbation</i> ('centre-ville'; 'centre'; 'agglomération'; 'axes'...); <i>time units</i> ('jour'; 'mois'; 'année'; 'heure')
	[H] Elimination of references to concrete devices	The removal of words designating concrete devices (and their replacement by abstract terms)	<i>Infrastructure</i> ('stationnement'; 'parc-relais'...); <i>vehicles</i> ('poids lourd'; 'automobile'); <i>modes</i> ('transports en commun'); <i>concrete indicators</i> ('accident'; 'vitesse' ...)

Tableau 3.3 : Principales modalités textuelles du discours flou en planification urbaine (Bubler, 2021, p. 17)

Résultats

Pour la partie textuelle, tout d'abord, nous obtenons les résultats suivants. Le flou, défini par les modalités présentées précédemment, s'élève à 25 670 occurrences pour un corpus de près de 1,8 million de mots, soit 16 occurrences tous les mille mots. Cela peut sembler faible à première vue, mais cela équivaut environ, et en moyenne, à cinq occurrences à chacune des 2 400 pages du corpus. Au contraire, donc, le flou est un ingrédient très présent dans les plans.

Dans le détail des différents types de tournures, une règle générale semble prévaloir. Les formules qui peuvent être détectées le plus facilement à la lecture (par ex : les concessions [A] ou les formules de positivité [E]) sont moins nombreuses que celles où le flou est plus discret, comme pour ce qui est des nominalisations ([B]) ou des comparatives sans comparaison ([C]).

Substantially vague textual elements	Number of occurrences (and relative number per 1000 words)
[A] Concessionary wording	219 occ. (0‰)
[B] Verb nominalisations	8038 occ. (5‰)
[C] 'Comparative adjectives without comparison'	344 occ. (0‰)
[D] 'Pointless conjunctions'	6814 occ. (4‰)
[E] 'Positivity effects'	60 occ. (0‰)
[F] Vague concepts	10,195 occ. (6‰)
Sub-total 'vague elements'	25,670 occ. (16‰)
[G] Elimination of space-time references	First gen. PDUs: 4052 occ. (7‰) Second gen. PDUs: 6028 occ. (5‰)
[H] Elimination of references to concrete devices	First gen. PDUs: 11,754 occ. (21‰) Second gen. PDUs 21,951 occ. (19‰)
Sub-total 'elimination of precision'	$\Delta = -4‰$

Tableau 3.4 : Résultats pour les différentes modalités textuelles du flou (Buhler, 2021, p. 13)

De manière dynamique, entre les années 2000 et 2010, on voit effectivement une élimination des références précises, qu'il s'agisse d'espace, de temps ou d'objets matériels précis. L'ensemble de ces occurrences « précises » baisse de 4‰ en 10 ans.

Nous avons alors représenté ces transformations sur un plan à deux dimensions, où pour chaque document, un axe est la teneur du discours en éléments plutôt précis (en ‰) et l'autre concerne la teneur du discours en éléments plutôt flous (en ‰) (Figure 3.5). On identifie alors une transition textuelle, quasi-générale, d'un registre plus précis vers un registre plus flou. Seule Aix-en-Provence suit un mouvement inverse aux 17 autres villes.

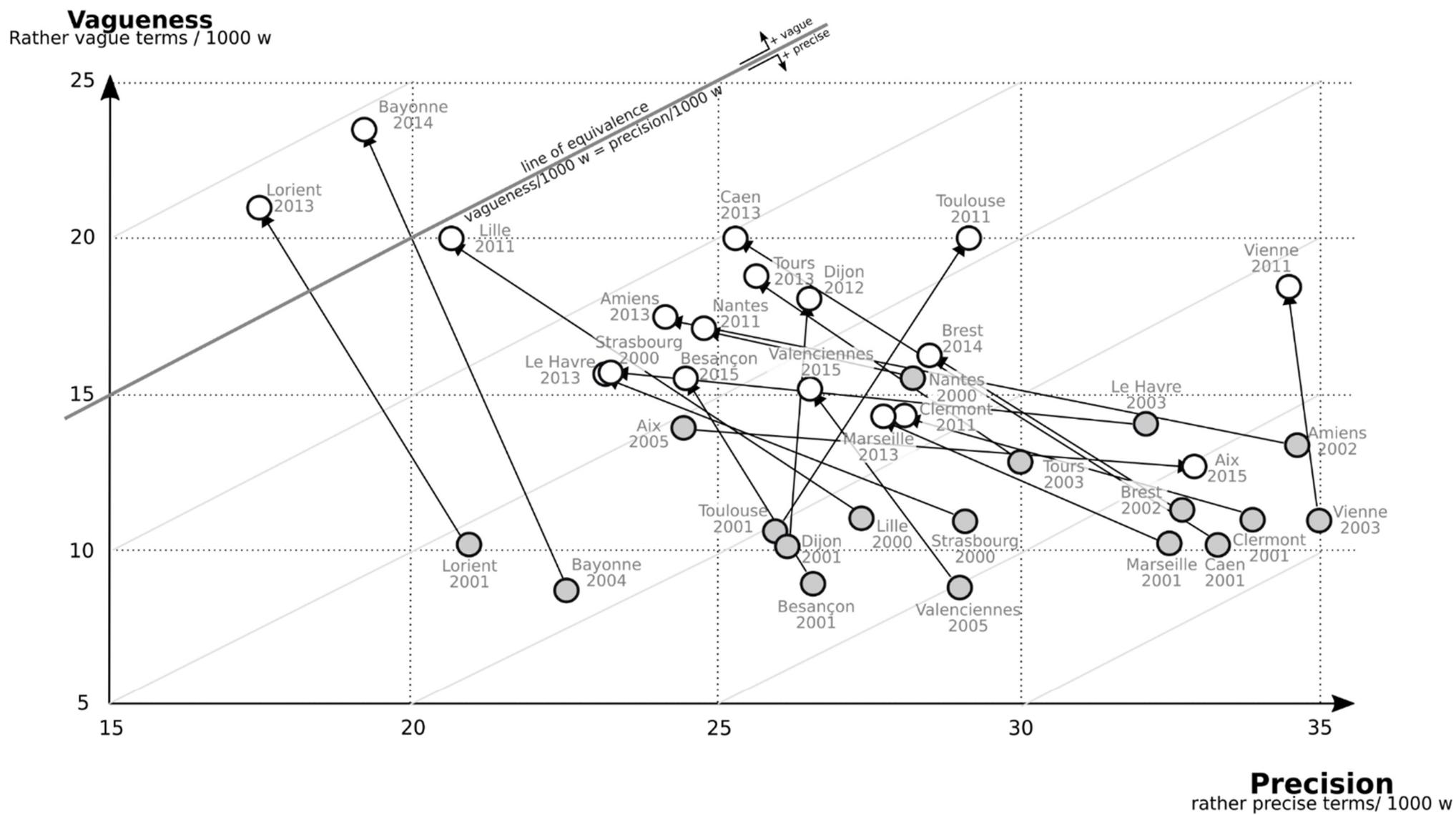


Figure 3.5 : En une génération de PDU (2000-2015), un déplacement (quasi)-général vers plus de flou textuel (Buhler, 2021, p. 14)

Pour ce qui est des visuels, on dénombre seulement 38 cas de flou ostensible, soit 1,5% des visuels présents, hors photographies. Cela est plus faible quantitativement que pour les données textuelles de ces mêmes documents. Seule une grande moitié des documents est concernée par au moins un visuel flou (56%). Cela dit, on retrouve ces visuels dans les sections les plus importantes de ces documents, à savoir les chapitres de stratégie, d'objectifs et de projet. Les cartes semblent être les objets visuels qui ont tendance à être les plus « flous » (près de 3% d'entre-elles le sont) bien plus que les graphiques ou les tableaux. Sur les 38 cas de flou visuel, nous retrouvons en fait systématiquement les quatre types d'usage suivants, pour lesquels nous donnerons à chaque fois un exemple illustratif.

« Remplir » la carte avec des objets flous

Un des premiers usages du flou cartographique est la création d'objets au contenu imprécis. 23 cartes sont concernées dans le corpus de PDU, et correspondent à ce qu'on trouve dans le cas de Bayonne (voir Figure 3.6). Dans ce cas, la légende indique en effet, pour les zones bleu clair, que dans ces endroits il s'agira « d'accompagner les initiatives locales alternatives aux usages individuels de la voiture ». La carte est reprise du SCoT précédent, et est présentée telle quelle mais ne propose pas de définition plus claire de cette catégorie d'action assez floue, faisant reposer sur l'initiative possible et présumée d'autres acteurs la stratégie globale retenue.

Quand la légende de la carte en vide le contenu

Un second usage du flou repose sur des visuels très précis, dans les informations temporelles, spatiales et de contenu, mais associés à des formulations dans la légende, ou dans des notes de bas de page qui vident la carte de son intérêt programmatique ou juridique. Dans les exemples proposés ici, à Marseille et Caen, les formulations des légendes invitent à comprendre que rien n'est décidé, ni sûr, bien que les tracés semblent précis et assurés, Figure 3.7 et 3.8). Dans la cas de Marseille, le flou est encore plus imposant car on ne comprend pas ni sur le visuel, ni dans le texte l'entourant, ce qui doit être « validé » (le projet même de faire une voie cyclable ? son tracé ? le type d'aménagement ?) ni même par qui (les techniciens de la collectivité ? les élus ? une concertation avec les habitants ?).

De même, pour la Figure 3.9 qui provient du PDU de Montpellier de 2011, où on identifie une série de telles cartes de format A3, en double page, très précises, toutes à la même échelle, et qui concernent à chaque fois un mode différent (vélo, marche, transports en commun). Seulement voilà, une formulation répétée sur chaque carte vide ces visualisations de leur intérêt juridique et de leur portée planificatrice puisque « *cette cartographie est un schéma de référence qui n'a pas de caractère opposable en matière de programmation pour les différents maîtres d'ouvrages concernés dans la durée du plan* ». En d'autres termes, rien en sera imposé à qui que ce soit, communes, services voirie ou autres. Il s'agit alors d'un affaiblissement conséquent et volontaire des différentes visualisations produites. Le flou se cache parfois dans les détails.

Définir des objectifs ou temporalités floues

Une autre tactique floue peut amener à définir soit des objectifs au contenu flou, soit des temporalités imprécises pour y parvenir. L'exemple développé dans la Figure 3.10 montre les objectifs modaux du PDU de Dijon de 2012. Ce type de graphique est généralement une pièce-maîtresse des PDU puisque la collectivité y fixe ses objectifs chiffrés de répartition modale, c'est-à-dire le cœur même des objectifs annoncés. Dans le cas présent, ces objectifs modaux, fixés en pourcentages assez grossiers (en dizaines), le sont à un horizon indiqué comme étant « demain ».

Constituer des indicateurs flous pour justifier les décisions

Enfin, une quatrième utilisation du flou concerne les indicateurs et leur instrumentalisation dans la justification de choix retenus. L'exemple de Bayonne est pour le moins révélateur puisque 16 actions proposées (ex : mise en place d'une tarification unique, d'un système de parc-relais...) sont chacune analysées par des indicateurs on ne peut plus imprécis dans leur contenu, ou dont la méthode de calcul interroge (Figure 3.11). Comment mesurer les effets d'une tarification intégrée sur « les pratiques de mobilité » ? Comment mesurer « l'intérêt pour cette démarche » ? De l'intérêt de qui s'agit-il ? Des opérateurs ? Des usagers ? Des habitants ? Ces indicateurs, sous couvert de codes graphiques et d'une terminologie qui laissent imaginer une méthode sérieuse, semblent surtout présents comme instrument pour faire accepter les choix.

On le voit dans l'ensemble de ces exemples, le flou visuel est utilisé de manière plus parcimonieuse que pour le texte. Cela étant les contextes identifiés sont très stratégiques dans les documents analysés, qu'il s'agisse des objectifs fixés en termes de part modales, de cartes explicitant la stratégie et les actions à mettre en place ou encore les indicateurs les justifiant. Le flou visuel est donc également une ressource, utilisée ponctuellement, lorsqu'entrer dans les détails est considéré comme étant non-souhaitable, et ceci pour plusieurs raisons.

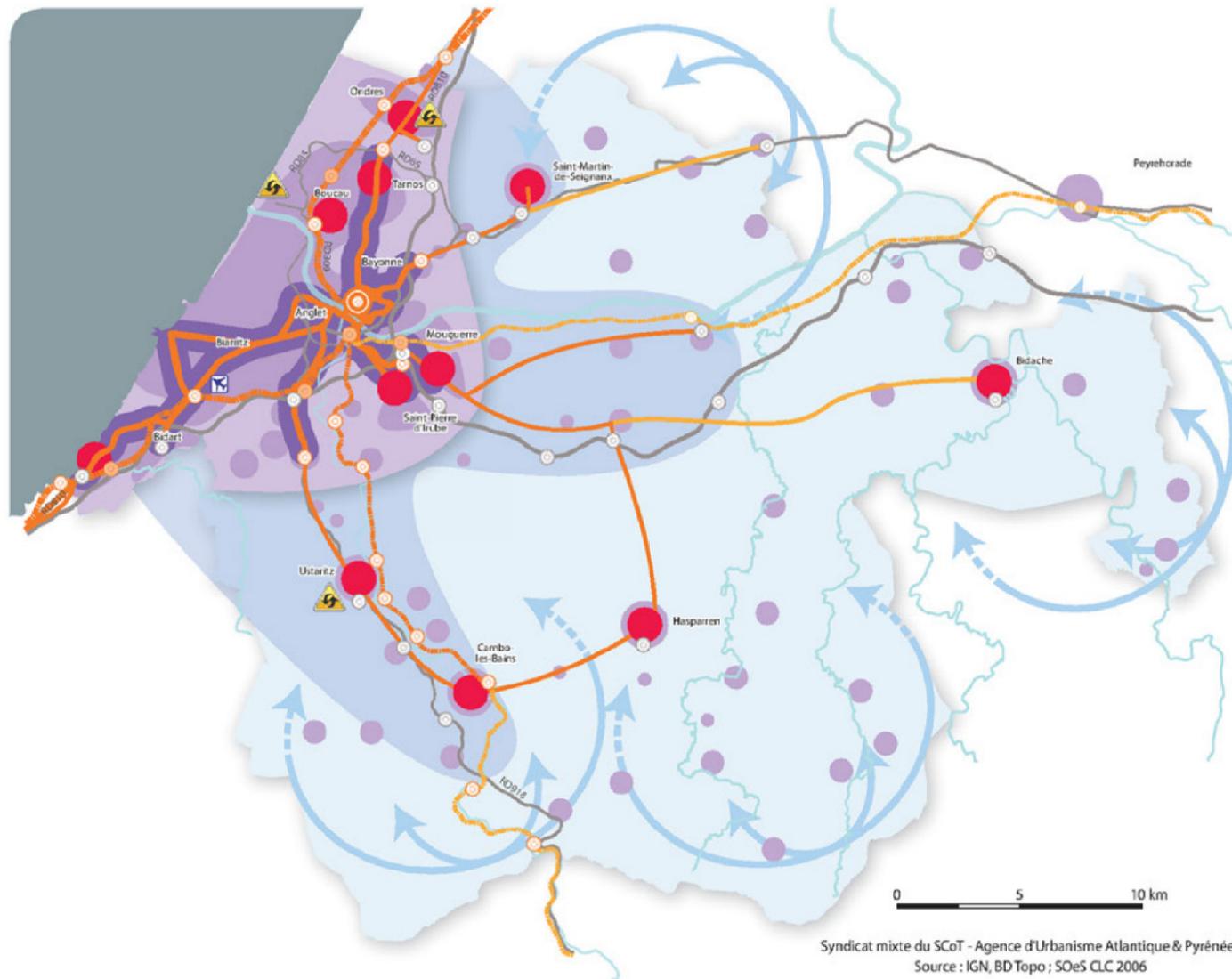


Figure 3.6 : Les grandes zones bleu clair signifient « accompagner les initiatives locales alternatives aux usages individuels de la voiture » (PDU de Bayonne 2014, Tome I, p.7)

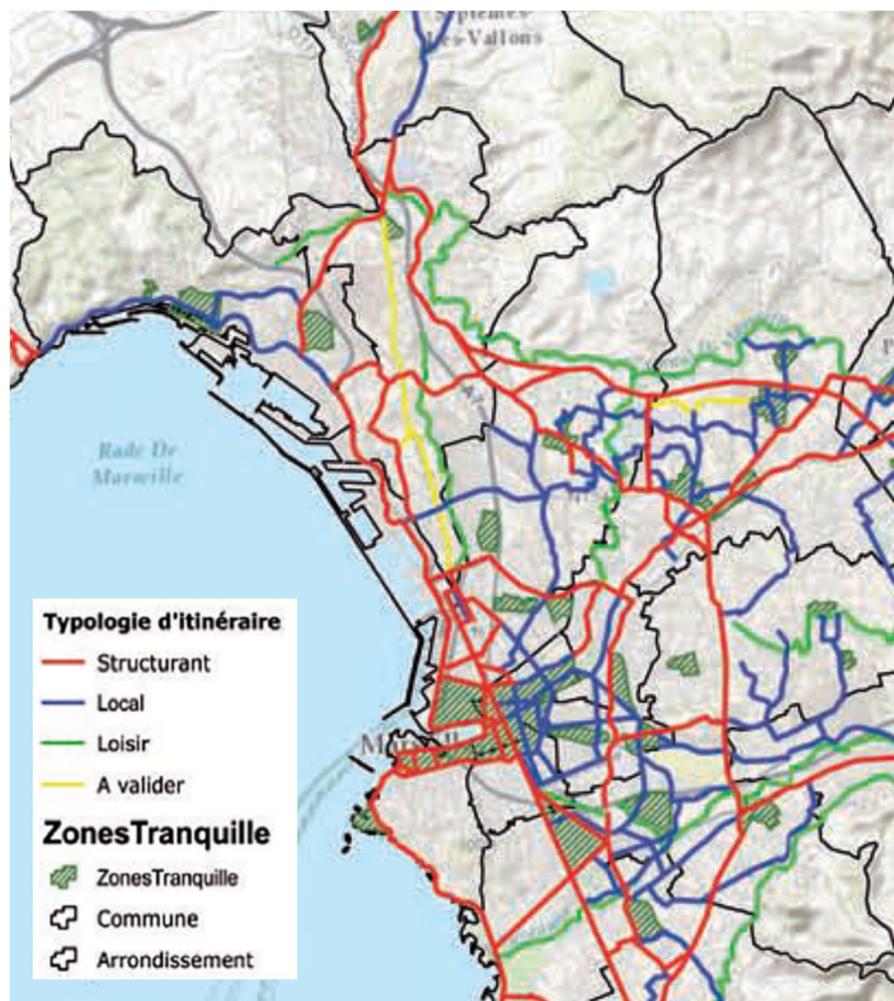


Figure 3.7 : Itinéraires cyclables « à valider » (PDU Marseille 2013, p.47, agrandissement)

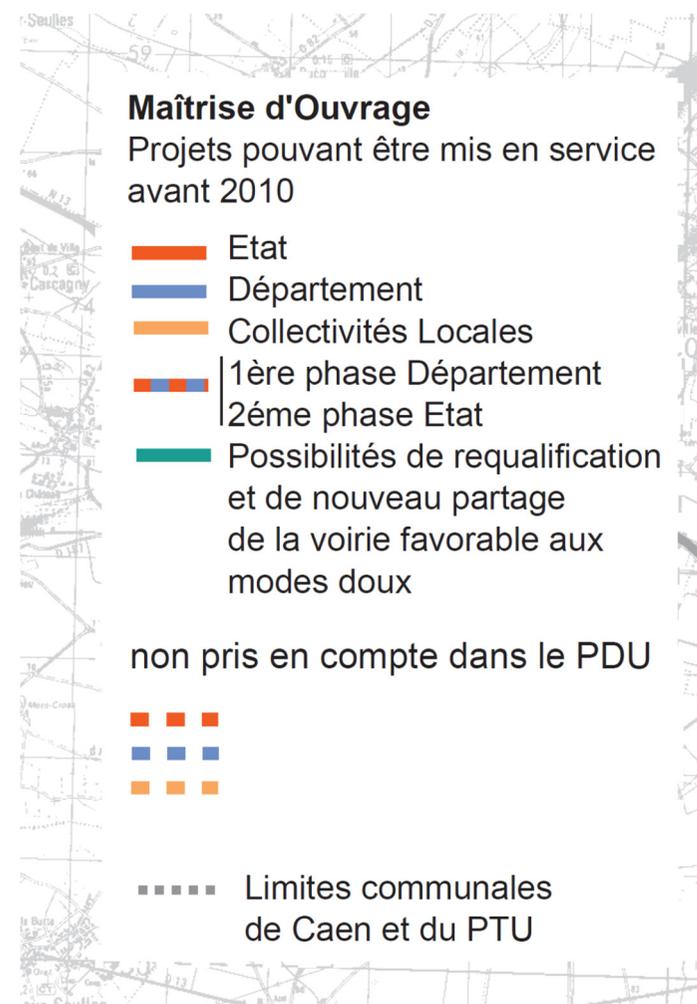


Figure 3.8 : Projets « pouvant » être mise en place avant 2010 / « Possibilités » de requalification et de nouveau partage de la voirie (PDU Caen 2001, p.76, agrandissement)

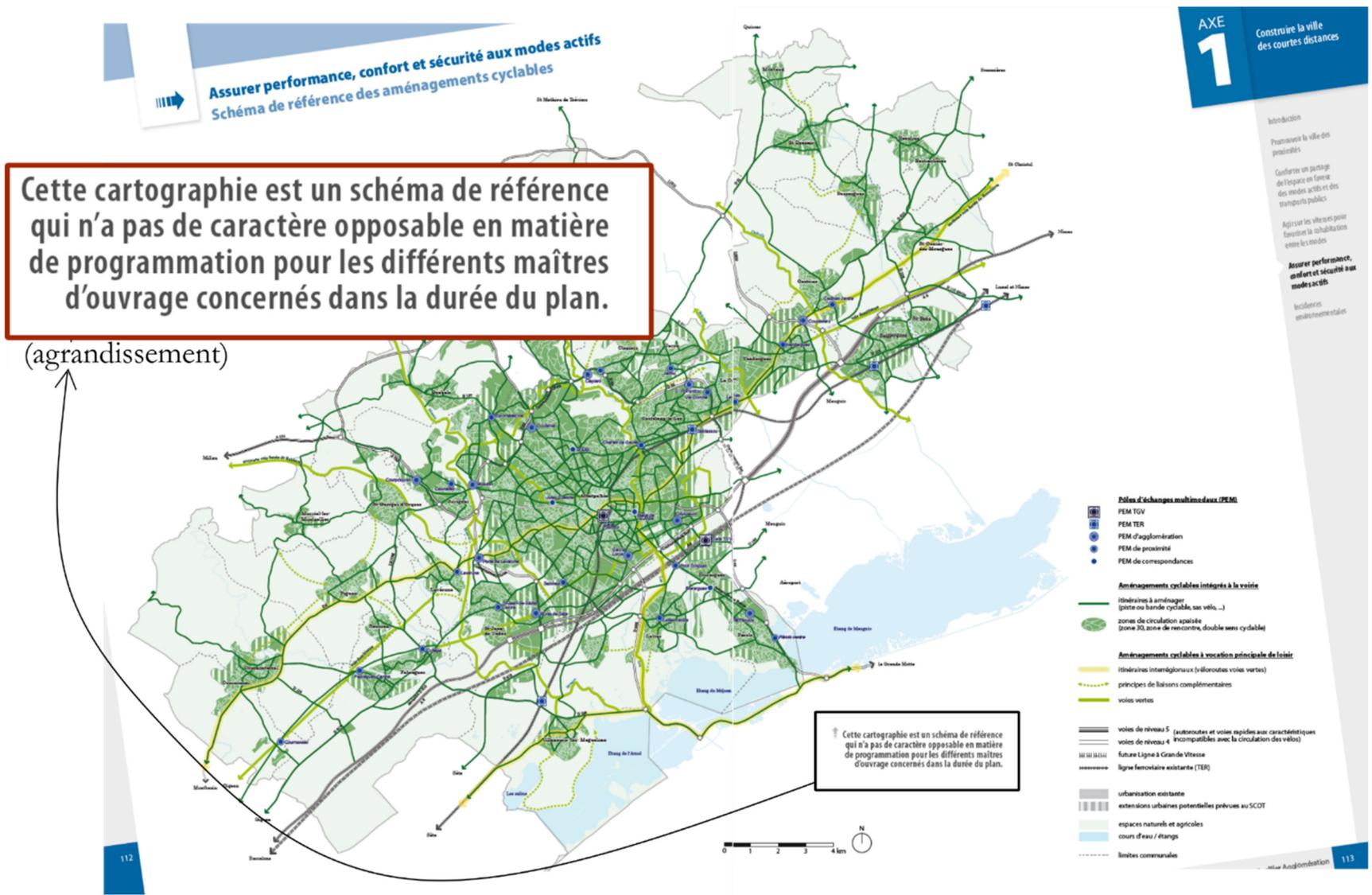


Figure 3.9 : En urbanisme comme dans les publicités, toujours bien lire les mentions légales (PDU de Montpellier 2011, pp.112-113)

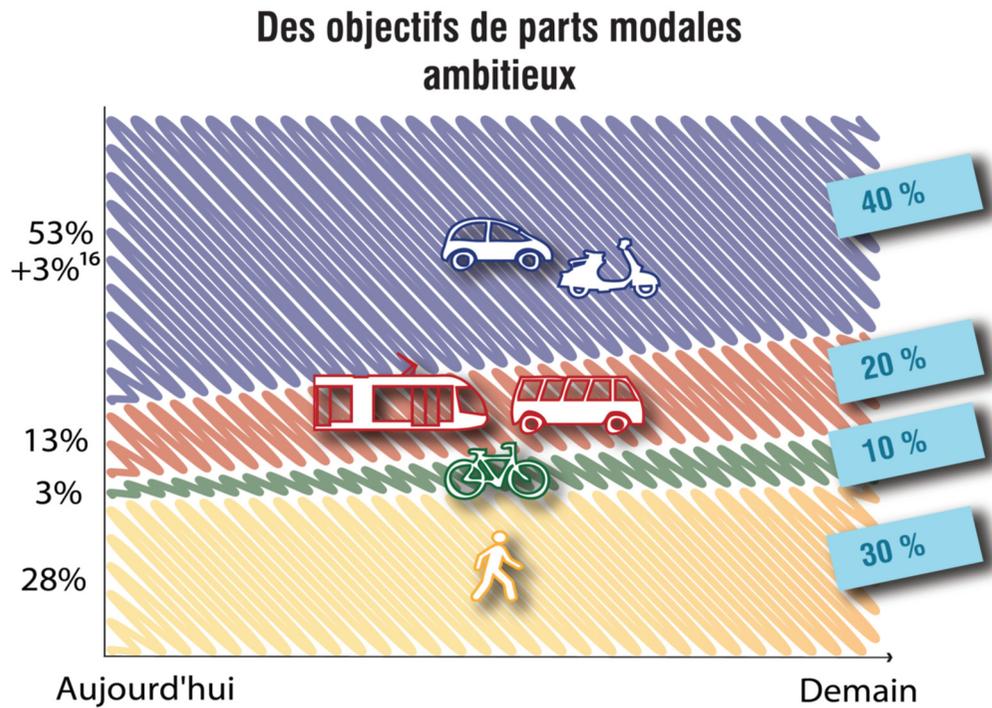


Figure 3.10 : Des objectifs modaux pour « demain » (PDU de Dijon 2012, p.67)

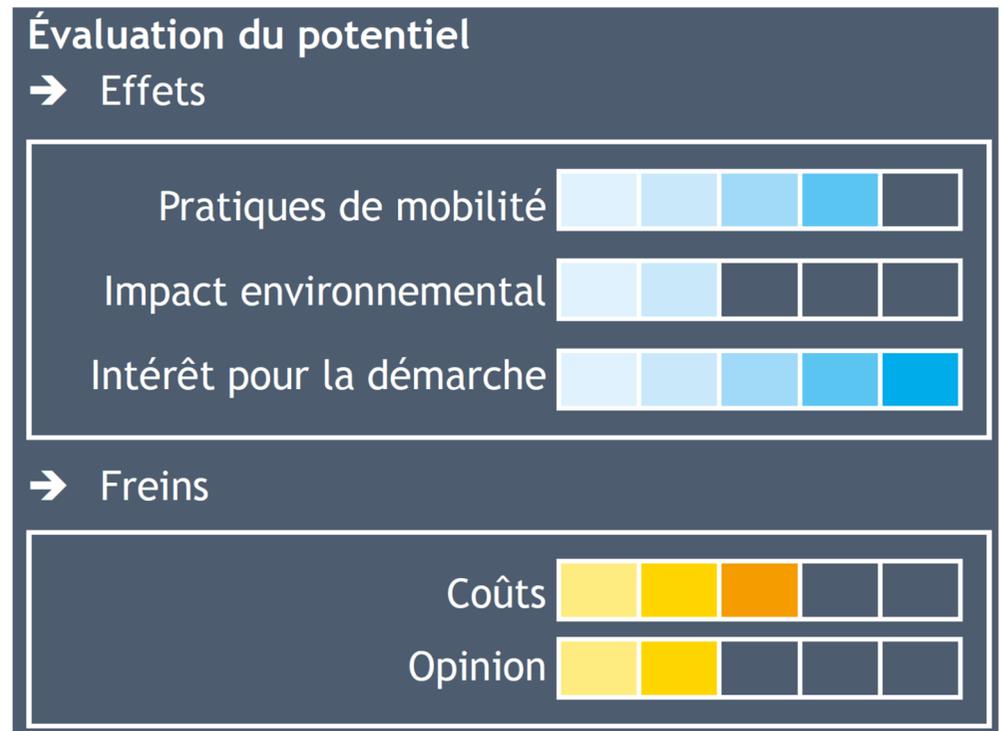


Figure 3.11 : Des indicateurs au contenu et au mode de calcul qui posent question (PDU de Bayonne 2014, Tome II, p.13)

Que retenir de tout cela ?

Le flou est donc un élément important des documents de planification. Présents mais discrets, pour ne pas mettre en péril la cohérence du document et son approbation, ils instillent de l'imprécision lorsque cela est jugé nécessaire. Cela peut correspondre à plusieurs types de rationalités d'usage. Nous en proposons ici cinq qu'il serait utile de tester empiriquement lors d'entretiens avec des urbanistes et autres acteurs de la planification.

Former des coalitions temporaires

Cette première « bonne raison » (Boudon, 2003) dans l'usage du flou correspond au besoin pour les acteurs politiques de l'urbanisme de construire, à certains moments, de grandes coalitions. Cela n'est pas spécifique à l'urbanisme puisqu'on retrouve également ce rôle du flou comme ciment de coalitions dans d'autres sphères, notamment pour ce qui est de la gouvernance européenne (Jegen & Mérand, 2014). L'exemple de Bayonne (voir Figure 3.5) semble s'expliquer par l'objectif de coaliser des acteurs aux intérêts divergents. En effet, on reproche assez souvent aux politiques locales de transports d'être « centrophiles », de penser avant tout aux centres des agglomérations, cela pour différentes raisons, qu'il s'agisse de densités minimales pour la rentabilité de certains services (notamment de transports en commun), ou qu'il s'agisse de la frilosité de certains élus de communes périurbaines à remettre en cause la centralité de l'automobile dans les modes de vie périurbains. Des formules comme « accompagner les initiatives locales alternatives aux usages individuels de la voiture » permettent d'envoyer un signal à ces élus leur indiquant que s'ils ne le souhaitent pas, il ne se passera rien. Et de la même manière, les grandes zones bleu clair dessinées sur la carte permettent de montrer qu'aucune zone n'est mise de côté, graphiquement parlant tout du moins. Le flou permet d'établir des coalitions d'intérêts divers, voire parfois opposés, en les présentant de manière positive. Bien entendu, en général ces solutions et coalitions ne tiennent qu'un temps limité, jusqu'au moment où il devient nécessaire de composer des textes et propositions précises (Jegen & Mérand, 2014).

Garder des cartes en main pour la suite du jeu

Une seconde rationalité est de l'ordre de la tactique. En effet, les collectivités sont confrontées de plus en plus à la conflictualité autour des projets et plans qu'elles portent, avec les populations et certains groupes de pression (Martens, 2007). Ainsi, il semble utile tactiquement, et même bienvenu, de ne pas tout dévoiler dans un document d'urbanisme au risque de donner des informations aux potentiels adversaires. Un évènement a probablement créé un précédent dans le milieu de la planification. Le PDU de Grenoble s'est vu annulé par le Préfet en 2006-2007, suite au recours d'associations de cyclistes et piétons (Reigner & Hernandez, 2007). Ces recours avaient pris appui sur des plans précis - issus du PDU arrêté - d'un futur tunnel urbain. D'après les associations, la conception de ce tunnel laissait trop peu de place pour les modes actifs. On le voit dans cet exemple, pour une collectivité, en dire trop peut dans un plan être dangereux pour la suite des opérations.

Anticiper et faciliter les futures évaluations du document

Nous l'avons dit plus tôt, depuis 2004, il est légalement obligatoire d'évaluer les impacts des versions précédentes des plans. La montée du flou entre la première et la seconde génération de PDU peut aussi s'expliquer par l'anticipation de futures évaluations, si d'aventure les objectifs annoncés n'étaient pas atteints, ce qui arrive quasiment toujours en planification comme nous l'avons vu au chapitre 1. Dans le cas de Dijon, on pourra toujours argumenter que « demain » ne voulait pas dire 2020 mais 2030 ou 2050 (Figure 3.10).

Gonfler la stratégie lorsqu'on a moins de moyens pour réaliser des choses concrètes

La quasi-totalité des villes du corpus a créé une infrastructure de transport en commun en site propre suite ou en même temps que leur premier PDU des années 2000, le plus souvent un tramway. Dix ans plus tard, alors que le « coup » est parti, et qu'une révision du PDU est attendue, de nombreuses villes ont accordé beaucoup de place à leur stratégie, aux enjeux généraux, et beaucoup moins aux actions et solutions pratiques, matérielles à mettre en place. La baisse des moyens en investissement est également à ajouter aux incertitudes budgétaires plus générales, comme la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales à cette même période. Il semble alors moins risqué de proposer des objectifs flous, lorsqu'on ne sait pas nécessairement ce qu'il sera possible de financer. Le flou devient une stratégie tout fait recevable en cas de fortes incertitudes sur les moyens dont on dispose.

Le flou comme un « pied dans la porte »

Enfin, il semblerait qu'un dernier usage du flou renvoie à l'idée de « pied dans la porte » développée dans un tout autre contexte, celui de la psychologie sociale dite « engageante » (Joule & Beauvois, 1987). En effet, inscrire sur une carte un aménagement linéaire « à valider » peut tout à fait être le premier mouvement d'une stratégie qui en compterait deux. A la prochaine révision du PDU, cette solution pourra s'inscrire bien plus précisément dans les détails et pourra être justifiée par le fait qu'elle était déjà présente, à l'état de proposition, dans la version précédente, et que personne ne s'y était opposé. Le flou d'hier peut donner de la légitimité à une proposition quelques années plus tard.

Le flou est donc bien présent dans ces documents de planification urbaine, il y joue un rôle important qui permet à la collectivité de ne pas s'engager sur toutes les thématiques, d'envoyer des signaux plus ou moins cryptés à une diversité d'autres acteurs. L'hypothèse de départ est validée : le flou constitue bien une ressource spécifique dans l'élaboration des discours que sont les documents d'urbanisme. Cette ressource n'est bien évidemment pas utilisée sur tous les sujets, à tous les moments. Il semble bien que lors des moments de plus grande incertitude, ou lorsque certaines priorités nationales ne sont pas jugées pertinentes pour la ville, celle-ci n'hésite pas à se servir du flou pour éviter de s'engager trop.

3.3 « Les plans ressemblent plus à leur temps qu'à leur version précédente⁵⁸ »

Un troisième résultat découle d'une recherche plus exploratoire que nous avons menée avec Virginie Lethier (Buhler & Lethier, 2020). Nous avons cherché à identifier les grandes oppositions discursives entre documents, en prenant en compte le vocabulaire le plus fréquent du corpus. Avant cela, nous avons effectué un travail proche, avec Marion Bendinelli et Yuting He, publié dans *Flux* (Buhler et al., 2018), mais dont l'analyse fonctionnait par sous-corpus, en fonction de leur décennie et de la couleur politique de leur exécutif. Si cela était suffisant pour entamer une exploration du corpus, nous souhaitions décomposer l'ensemble du corpus, document par document, afin d'analyser le positionnement de chacun vis-à-vis des grandes oppositions qui structurent le corpus.

Pour explorer un corpus aussi conséquent, d'environ 1,8 million de formes graphiques, nous nous sommes tournés vers une analyse factorielle des correspondances (AFC). Ce type d'analyse a été développée au début des années 1990 autour des travaux du mathématicien Jean-Paul Benzécri et a ensuite été bien documenté dans la littérature française et internationale (Murtagh, 2005; Cibois, 2015). Il s'agit d'une méthode statistique de visualisation synthétique, exploratoire, de la distribution du vocabulaire en fonction de variables sélectionnées. Ici, l'idée est avant tout de suggérer des pistes d'analyse sur un nombre de variables très important.

Dans cette analyse, nous avons retenu l'ensemble des lemmes dont les formes graphiques associées sont présentes plus de 500 fois dans le corpus. Cela nous permet de travailler exclusivement sur le vocabulaire commun à tous les documents et d'éviter de prendre en compte des toponymes ou des noms de personnes (élus notamment) ou de structures (collectivités) qui seraient spécifiques à un seul cas et en augmenterait artificiellement la spécificité. Le tableau de contingence dont nous nous sommes servis contient 36 colonnes (les différents PDU de 18 villes à deux périodes), qui sont les différentes modalités de la variable retenue, et 268 lignes correspondant au vocabulaire analysé aux lemmes (verbes, noms et adjectifs) les plus fréquents dans le corpus. Nous calculons sur cette base l'AFC qui permet d'analyser le corpus (Figure 3.11).

La Figure 3.12 n'apparaît bien entendu pas automatiquement, mais est le fruit d'un travail d'interprétation et de vérification des contextes réels des différents lemmes. L'ensemble des documents analysés sont localisés sur ce plan. Les deux axes sont moins explicatifs que dans les modélisations précédentes de cette HDR, mais il est important de rappeler qu'ici il existe théoriquement, avec un tel tableau de contingence $(36-1=)$ 35 facteurs potentiels pour expliquer 100% de la variance relative aux données. Deux seuls facteurs (axes 1 et 2) présentent un pourcentage d'inertie cumulé de $(14,71+9,07=)$ 23.78% ce qui en fait un plan explicatif des oppositions principales du corpus. De plus, lors de la phase d'interprétation, nous nous

⁵⁸ C'est une déformation (honteuse, mais assumée) d'un proverbe arabe cité par Marc Bloch (Bloch, 2006, p. 873) « les hommes ressemblent plus à leur temps qu'à leurs pères ».

sommes rendus compte que les deux facteurs se combinent pour souligner ensemble un jeu d'opposition entre la partie « haute-droite » de la figure, et la partie « basse-gauche », dont la séparation est marquée sur la Figure 3.11 par une diagonale en tiret.

La partie haute et droite, donc, rassemble de nombreux documents de la première génération, du début des années 2000. Leur discours se caractérise par un usage important - et combiné - de plusieurs registres. Tout d'abord (1) on distingue nettement des verbes et noms qui servent à décrire des tendances passées et qui sont typiques de l'exercice de diagnostic (ex : « augmentation », « situation », « ... à l'horizon ... 2020 » ; [l'indicateur] « passe de 1.30 à 2.10... » etc.). Ensuite (2) se dégage une grande série de termes relatifs au transport dans sa dimension concrète, matérielle, mesurable (ex : « poids lourds », « trafic », « boulevard périphérique », etc.). Pour finir (3) ce discours est également porteur de nombreuses indications spatio-temporelles qui permettent de mesurer, d'établir des constats et de proposer des actions spatialisées ainsi que des objectifs à horizon temporel précis (ex : « se situe ... » ; « zone » ; « axe nord-sud » ; « entre 18 et 19 heures », etc.). Ce premier discours, plus ancien, est donc plus porté sur des diagnostics précis, chiffrés et spatialisés, portant sur des objets concrets et des indicateurs précis (flux, vitesses, etc.). Les mesures proposées sont parfois sous forme de listes précises.

Voici à titre d'illustration un extrait qui témoigne de la forme que peut prendre de ce type de discours dans les PDU de première génération.

« L'organisation du stationnement sur les boulevards intérieurs est un des leviers majeurs pour favoriser un report modal de la voiture vers les transports collectifs pour les actifs et les étudiants. Elle porte sur :

- La diminution progressive du stationnement de surface compensée partiellement par du stationnement souterrain sur les boulevards (stationnement constaté du Pont du Cange à la Place Vogel en passant par le Cirque) pour le porter à 600 places (contre 2550 actuellement) :

- au profit d'un réaménagement urbain des boulevards,
- avec report sur des parkings en ouvrage » (PDU d'Amiens, 2002, p.63)

Dans la seconde partie du plan factoriel (Figure 3.12), en bas à gauche, on retrouve un discours plus caractéristique de la seconde génération des PDU, dans les années 2010. On y trouve tout d'abord (1) un nombre important de verbes d'action forts (« agir », « mener », « développer », « intégrer »). Ceux-ci se combinent le plus souvent avec (2) des noms communs qui renvoient au registre abstrait et conceptuel (« territoire », « réflexion », « enjeu », « cohérence », « acteurs », « liens »). La combinaison de ces deux aspects peut paraître paradoxale à première vue, mais cela définit précisément un discours « volontariste-flou » qui a ses rationalités. On peut y voir assez aisément l'affirmation du pouvoir d'agglomération par des formules fortes, insistant sur le volontarisme qui existe à cette échelon, tout en restant plus vague sur le contenu, comme vue précédemment pour des raisons d'incertitudes multiples.

Par ailleurs, la transition discursive identifiée semble également s'expliquer par le changement des acteurs qui œuvrent à l'élaboration de ces discours. En effet, si ce sont principalement les services techniques des collectivités ou des syndicats mixtes des transports en commun qui étaient à la manœuvre pour la première génération, l'émergence de formules consensuelles, abstraites et volontaristes signent l'arrivée ou la prise de pouvoir des communicants et des cabinets de conseils, associées à l'envie plus forte de certains élus de faire de ces documents des discours stratégiques et politiques, plus que techniques (G. Pinson, 2014). Deux autres aspects ressortent également dans ces discours des années 2010, (3) l'importance des références au processus et aux acteurs-partenaires dans l'élaboration des plans (ex : « démarche », « réunion », « commune », « partenaire », « population »), ainsi que (4) les termes relatifs aux attentes apparues entre la première et la seconde génération de documents, c'est-à-dire essentiellement les questions environnementales suite aux lois Grenelle de l'Environnement et Engagement National pour l'Environnement (ENE) de 2009 et 2010.

Voici un court extrait tout à fait représentatif de ce deuxième type de discours, des années 2010, mêlant référence aux acteurs, à l'environnement, dans des formules soulignant les vellétés d'action combinées à des objets abstraits.

« Devant les différents constats et enjeux, l'ensemble des partenaires, élus, techniciens et usagers se sont inscrits clairement dans cette volonté de continuer d'améliorer la mobilité durable valenciennoise et de s'inscrire dans les projets ambitieux d'amélioration de la qualité environnementale du territoire et de maintien du dynamisme économique. » (PDU du Valenciennois, 2013, p.70)

Si on fait l'exercice d'étudier les trajectoires de chaque ville entre les deux générations de document, on se rend compte que 17 villes sur 18 « vont » vers le bas et la gauche du plan factoriel. La seule exception est, là encore, Aix-en-Provence qui suit une trajectoire vers le bas et la droite. Suite à des investigations plus poussées pour comprendre cette trajectoire systématiquement inverse d'Aix-en-Provence sur de nombreuses analyses, il apparaît qu'il s'agit d'un cas où le premier PDU (de 2005) ne proposait pas beaucoup d'éléments concrets, ce qui était probablement révélateur d'une volonté politique assez faible de faire baisser la part de l'automobile. Cela explique qu'Aix-en-Provence avait le PDU le plus « flou » de la première génération (voir Figure 3.5, section précédente). Dix ans plus tard, le PDU change totalement de forme et est focalisé sur la mise en place de plusieurs lignes de bus à haut niveau de service en site propre (BHNS) qui accaparent une bonne partie d'un discours très orienté sur la matérialité, la précision, les objectifs chiffrés. Le PDU d'Aix-en-Provence devient alors le document le « moins flou » de tous les PDU de seconde génération. Il semble donc que les discours des PDU d'Aix soient plus en retard d'une phase par rapport aux autres, plutôt que réellement opposés à ces derniers⁵⁹.

⁵⁹ Aix-en-Provence étant désormais intégré à la métropole Aix-Marseille-Provence, nous ne pourrions malheureusement pas vérifier directement cette mini-hypothèse sur une troisième génération de document.

Que retenir de tout cela ?

Au sein d'un espace national, les plans semblent très sensibles aux effets de génération. Les plans semblent bien plus ressembler aux plans d'autres villes mais de la même décennie qu'à leur propre version précédente. Cela a bien entendu plusieurs explications. On peut penser tout d'abord aux évolutions des textes de loi qu'impose le législateur. Sur cet exemple, en une dizaine d'année, apparaît un discours nouveau sur les impacts environnementaux des transports quotidiens, qui est le fruit des nouveaux textes en vigueur. D'autres éléments vont dans le sens d'effets de génération, lorsqu'on constate quasiment partout d'importants changements dans la composition des acteurs qui élaborent les discours, les rendent plus fluides et consensuels (G. Pinson, 2014). Un autre élément qui semble participer aussi de la synchronisation des discours est la situation budgétaire et techniques des villes françaises qui ont pour la plupart investi dans une nouvelle infrastructure de transports en commun en site propre au cours des années 2000 (Gardon & Mazoyer, 2014). On peut également imaginer que les pratiques de *benchmarking* (à l'échelle nationale) se développent sur ces questions et participent à cette convergence synchronique des discours, au même titre que l'évolution des formations professionnelles du secteur.

Tout cela tend à montrer que les discours, bien que portant sur des villes aux caractéristiques assez différentes (taille, relief, hydrographie, densité, infrastructures, couleur politique des exécutifs), suivent tout de même des logiques qui dépassent les seuls cadres spatiaux de cette ville. On commence alors à toucher du doigt l'existence même de grandes transitions discursives qui dépassent largement le seul cas d'Amiens, de Tours ou de Bayonne mais qui caractérisent ce qu'on pourra peut-être appeler le discours de la planification urbaine du début du XXI^{ème} siècle, à l'image de ce que Foucault présentait déjà en 1971 pour les phénomènes historiques (voir citation p. 36).

Bien entendu, il ne s'agit dans notre cas que d'une décennie d'étude, mais on peut voir le potentiel d'une telle méthode sur l'identification de phénomènes diachroniques en urbanisme. Les plans, étudiés de manière systématique par grands corpus, permettent donc bien d'identifier par l'analyse de leur matérialité discursive des idéologies d'acteurs et des grands jeux d'oppositions qui dépassent nettement les cas particuliers. Le dualisme présenté par Liz Sharp et Tim Richardson (2001) qui distinguait les travaux qui se focalisent sur les seuls textes (peu intéressants) et les « vrais » travaux, foucauldien, qui permettaient d'accéder aux idéologies, semble avoir du plomb dans l'aile.

3.4 « On ne peut plus rien dire⁶⁰ » : quand les visuels servent à suggérer ce qui ne peut être écrit

Le quatrième résultat présenté est en cours de publication (envoyé en septembre 2021 à une revue internationale en aménagement). Il concerne l'usage des photographies, que nous avons écartées dans le travail sur le « flou », puisque par nature leur statut n'est pas toujours bien défini dans les plans. S'agit-il d'illustrations descriptives qui montrent la ville telle qu'elle est ? Ou s'agit-il d'illustrations normatives, qui montrent la ville telle qu'elle devrait être du point de vue des acteurs ? Ou encore d'illustrations d'anticipation qui montrent comment sera la ville demain ? On imagine bien que les trois registres se télescopent, et que certaines photographies proposent des messages ambigus. Afin d'en savoir plus, donc, nous avons mené un travail spécifique sur ces éléments photographiques des plans, d'autant plus que la recherche s'y intéresse peu.

Les photographies très présentes dans les plans, mais absentes des travaux de recherche

Les quelques articles du champ qui s'intéresse à la photographie dispensent des conseils pour de bonnes prises de vue photographiques, à destination des urbanistes et des étudiants en urbanisme (Heater, 2013; Elshater, 2018), mais ne disent rien sur le rôle, le statut, les messages ou les processus par lesquels les photographies sont produites et sélectionnées. Cela est embêtant pour au moins trois raisons.

Tout d'abord, depuis la fin des années 1990, les photographies sont de plus en plus utilisées dans les documents de planification de nombreux pays. A titre d'illustration, pour le corpus de PDU examiné ici, on observe un doublement du nombre de photographies et un triplement de l'espace qu'elles occupent entre le début des années 2000 et le début des années 2010 (voir Figure 3.13). De nombreux changements sociaux majeurs allant bien au-delà de la planification y ont contribué (Sontag, 1977)⁶¹.

Deuxièmement, dans la plupart des législations nationales de planification, aux États-Unis et en France notamment, les photographies jouissent d'un statut particulier dans les plans. Elles ne sont ni juridiquement contraignantes pour l'autorité locale, ni susceptibles d'être contestées devant les tribunaux par des groupes de pression. Cela permet de distinguer nettement les photographies des autres éléments visuels des documents de planification (cartes, photomontages, plans d'ensemble, graphiques, etc.) sur lesquels pèse potentiellement une pression juridique supplémentaire. Cet aspect non engageant a probablement contribué

⁶⁰ Nous plaidons le second degré cette fois-ci ...

⁶¹ Plus spécifiquement, la diffusion croissante des documents au format PDF (numérique) a permis d'inclure davantage de photographies, particulièrement consommatrices d'encre dans les formats papier (Hansson, 2020 ; Wu et al., 2010). Cela a contribué à faire de la photographie l'une des composantes les plus importantes des plans. Dans notre corpus, les photographies occupent environ 11% de la surface des documents (soit 265 équivalents-pages A4 sur les 2400 pages) ce qui en fait un élément particulièrement présent, bien qu'inexploré dans la littérature académique.

au manque d'intérêt pour la recherche sur ces visuels, mais il offre en même temps une plus grande latitude aux acteurs dans le discours qu'ils véhiculent à travers ces photographies.

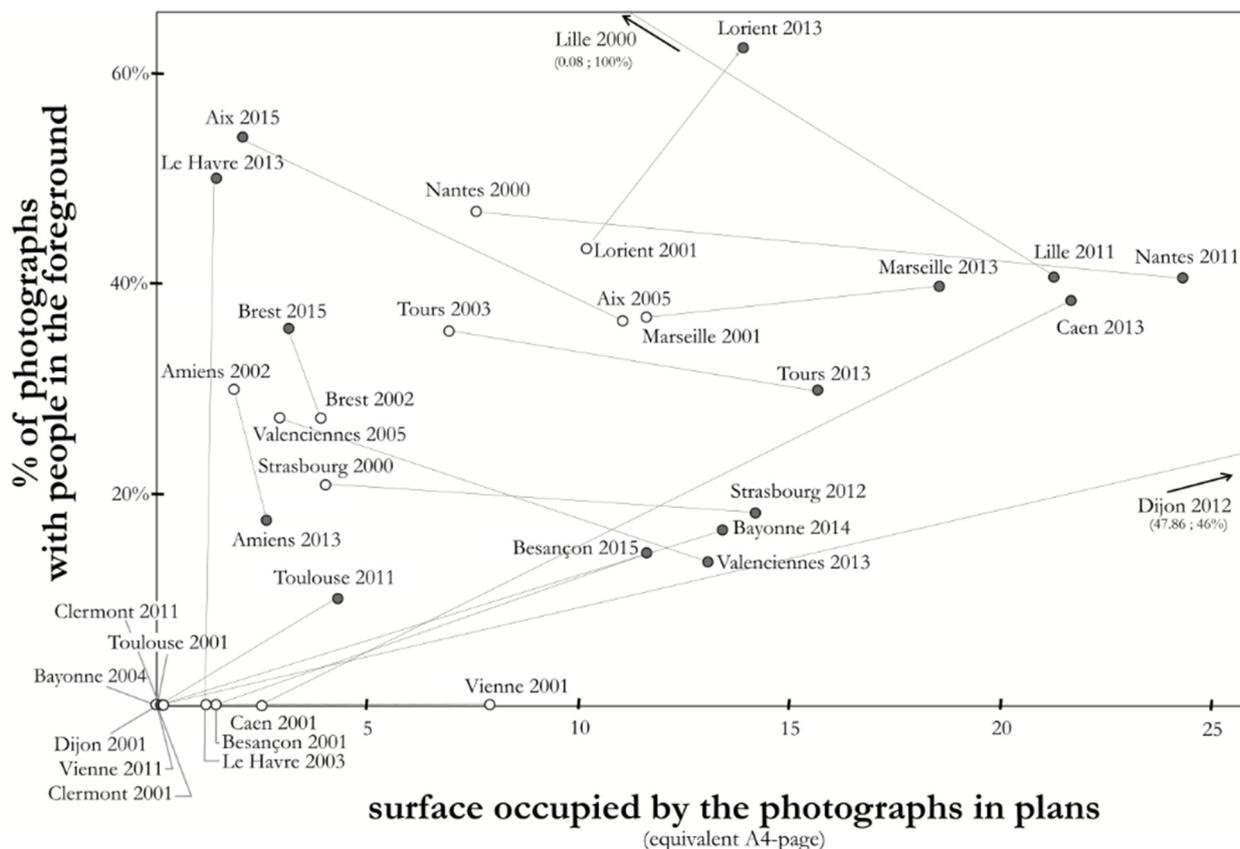


Figure 3.13: Une utilisation grandissante des photographies en général, et des photographies montrant des personnes en particulier (2000–2010) (Thomas Bubler – 2021)

Les photographies présentent une troisième particularité, elles font rarement l'objet de discussions ouvertes lors de l'élaboration de documents. Leurs processus de production et de sélection restent largement obscurs, menés en petit comité, et peu documentés dans la littérature scientifique.

Les photographies pour envoyer des signaux aux populations choyées ?

Venons-en à l'hypothèse qui sera testée ici. Celle-ci est en deux parties : H1 et H2.

Dans la mesure où elles ne sont pas contestables juridiquement et qu'elles sont choisies en dehors de cercles de discussion ouverts, les photographies des documents de planification véhiculent un discours qui émane des acteurs institutionnels et qui est (probablement) moins consensuel que le texte. Dans le cas des PDU, cela revient à sélectionner très fortement les personnes qui sont représentées dans les photos. Suivant une logique néo-libérale et entrepreneuriale de la planification urbaine, ces photographies mettent en scène (consciemment ou non) les groupes sociaux à attirer, à renforcer et à encourager, et invisibilisent les autres groupes sociaux jugés « indésirables » (H1). Les premiers ont tendance à être de jeunes adultes valides à la peau blanche.

Cette première partie de notre hypothèse, bien que brutale, fait écho à une littérature pléthorique en géographie radicale sur la transformation des instruments de planification qui tendent à devenir des outils de sélection entre (1) les personnes à attirer et (2) les personnes indésirables à rendre invisibles dans l'espace public et dans les médias et documents de communication (Harvey, 2009; Reigner et al., 2013; Adam, 2016; G. Pinson & Reigner, 2017). Bien que ces théories soient convaincantes et correspondent à de nombreux exemples à travers le monde, il existe encore peu de validation empirique de ces idées dans la recherche (Christophers, 2015).

Afin d'attirer les « bons » profils, suivant une logique de marketing territorial, de nombreuses villes dans le monde mettent en avant leurs aménités urbaines, notamment leur centre historique, leurs parcs et paysages naturels, mais aussi les modes de vie qu'elles rendent possibles (Eshuis et al., 2013). Nous supposons (H2) que ces environnements urbains sont surexposés dans les documents de planification, au détriment des quartiers périurbains et suburbains ; nous supposons également que les images des modes de déplacement actifs (c'est-à-dire la marche et le vélo) sont surreprésentées.

Pour vérifier cette double hypothèse, nous avons procédé à une analyse visuelle systématique de toutes les photographies des 18 PDU (toujours les mêmes), en nous concentrant sur les personnes, les lieux et les modes de transport représentés⁶². Ces premiers résultats ont ensuite alimenté une campagne d'entretiens avec des acteurs impliqués dans cinq PDU (Besançon, Lille, Clermont, Marseille et Dijon). Ces entretiens nous ont permis de mieux comprendre les logiques de production et de sélection des photographies en planification urbaine.

Les photos dans les plans, des signaux comme les autres ?

Nous l'avons vu au chapitre 1, une série de recherches que l'on peut regrouper sous l'intitulé *plans as signals* identifie les documents de planification comme porteurs de signaux entre plusieurs acteurs de la planification (Hopkins, 2001; Hopkins & Knaap, 2019). Ces « signaux » peuvent être soit explicites, soit codés (c'est-à-dire que seuls les destinataires peuvent comprendre le contenu du message), soit totalement flous dans le cas où s'engager trop clairement pourrait être potentiellement dangereux pour un acteur (Kaza & Hopkins, 2009; Buhler, 2021). Bien que l'idée de signaux dans les documents de planification soit centrale dans ces recherches, la place respective attribuée au texte et aux visuels à cette fin n'est pas clairement définie. De plus les documents de planification y sont surtout considérés dans leur dimension textuelle.

Les photographies présentent de nombreux avantages lorsqu'il s'agit de transmettre des messages plutôt codés. Contrairement à d'autres visuels (par exemple, des cartes ou des croquis) et à d'autres types de représentations (par exemple textuelle), la photographie jouit d'une réputation (injustifiée) qui la voit comme un média qui permet de représenter le monde « en vrai », tel qu'il est, puisqu'elle repose sur des signaux physiques (la lumière) à travers un dispositif plutôt passif de captation de ces signaux. Pour autant, il est clair

⁶² Cette méthode est développée au chapitre 2.

que la photographie correspond à une série de partis pris et d'intentions qui peut s'exprimer par exemple dans le cadrage, l'exposition choisie ou simplement le sujet photographié⁶³.

“despite the presumption of veracity that gives all photographs authority, interest, seductiveness, the work that photographers do is no generic exception to the usually shady commerce between art and truth.” (Sontag, 1977, p. 6).

Une part importante de ce *shady commerce* repose sur le cadrage de la photographie, c'est-à-dire sur la constitution de frontières arbitraires qui évincent certains éléments de l'image autant qu'elles en rassemblent d'autres, dans un monde aux combinaisons infinies. La photographie offre un rendu de la réalité qui « doit toujours cacher plus qu'il ne divulgue » (Sontag, 1977 : 23). La photographie est un art de la sélection et de la combinaison. Par ailleurs, les photographies sont un support particulièrement puissant pour transmettre des messages « comme si de rien n'était ». La photographie a longtemps été considérée comme l'art de la suggestion et de l'évocation par excellence, montrant en images ce qui ne peut être écrit autrement, tout en permettant d'évoquer la subjectivité de l'interprétation pour se défendre si nécessaire (Sontag, 1977). Il s'agit donc d'un média adéquat pour diffuser des signaux forts en sous-texte et qui pourraient être utiles à certains acteurs lors du processus de planification. En tant que média qui implique une sélection intentionnelle des éléments qui la composent et l'évocation de messages en sous-texte, la photographie peut potentiellement envoyer des messages et des « signaux » codés à d'autres acteurs de la planification. C'est précisément cet aspect du « cadrage » consistant à sélectionner et à combiner des personnes, des espaces et des pratiques qui nous intéresse ici.

Contrairement à d'autres types de visuels de planification, ce que nous voyons dans les photographies sont de « vraies » personnes, pas des silhouettes dans un photomontage mais des corps réels avec leurs particularités, leurs vêtements et accessoires, arrêtés dans une situation spécifique, dans une « tranche d'espace et de temps » particulière (Sontag, 1977 : 22). Ceci est au cœur de la première partie de notre hypothèse (H1), bien que pour les acteurs de la planification cela implique de fortes contraintes légales et interpersonnelles.

Photographier des personnes : questions juridiques et interpersonnelles

Les contraintes juridiques sont fortes en ce qui concerne les photographies de personnes. Légalement, dans la majeure partie des pays, comme en France, lorsque les photographies sont prises à l'intérieur, comme dans les réunions de concertation, les personnes doivent donner leur consentement écrit pour être photographiées, ce qui est désormais une procédure courante.

La situation est moins claire lorsque l'on souhaite utiliser des photographies de l'espace public avec des personnes qui n'ont pas demandé ou accepté explicitement d'y figurer. Dans ce cas, la loi, en France comme

⁶³ On peut également penser à la profondeur de champ, la focale, la plongée/contre-plongée, la couleur ou le noir et blanc, etc.

aux Etats-Unis, est plutôt du côté des photographes s'ils respectent des limitations spécifiques. La reproduction de scènes de l'espace public est autorisée, sans qu'il soit nécessaire de demander le consentement de chaque personne photographiée (Heater, 2013). Si les photographies sont prises dans le domaine public, si elles montrent des adultes et si elles ne montrent rien qui puisse être considéré comme dégradant pour les personnes photographiées, il n'y a pas de restrictions sur leur utilisation. Le raisonnement qui sous-tend cette mesure est que les personnes se trouvant dans un lieu public sont présumées avoir consenti à être exposées au regard des autres (Elshater, 2018).

Une exception est prévue à ce cadre, lorsqu'une personne seule est le sujet principal ou unique de l'image (CEN, 2018). Par ailleurs, la jurisprudence française, depuis 2016, précise qu'au-delà de cinq personnes photographiées dans un lieu public, il s'agit d'une « foule » et donc qu'aucune action en justice ou demande de retrait n'est recevable tant que les conditions citées précédemment sont réunies.

Bien que la jurisprudence en France permette d'utiliser de telles photos, l'autocensure est monnaie courante dans les différents services et agences d'urbanisme lorsqu'il s'agit de photographies montrant des personnes dans l'espace public⁶⁴. La principale crainte est celle d'une demande de modification, de contentieux et du trouble politique et médiatique que cela pourrait engendrer. Plusieurs « esquives » permettent de limiter les risques. Par exemple, de nombreuses photographies présentent les personnes de dos, ou de face mais avec des visages flous. Une autre façon d'éviter le risque est d'utiliser des photographies de personnes employées par les structures d'urbanisme et/ou de leurs proches qui sont parfois volontaires⁶⁵.

Conscients des contraintes imposées par le cadre légal, nous avons construit (1) un inventaire des types de personnes, de lieux et de modes de transport qui sont surreprésentés, et de leurs combinaisons les plus fréquentes, et (2) une identification des causes qui expliquent cette sélection par la conduite de cinq entretiens avec des urbanistes et acteurs divers impliqués dans des PDU du corpus.

⁶⁴ Quatre personnes interrogées en entretien (sur cinq) ont mentionné ce point.

⁶⁵ Ceci semble une pratique courante puisque deux personnes interrogées l'ont mentionnée.

Résultats

Des profils surreprésentés qui correspondent à une caricature néolibérale

Avant toute chose, il est nécessaire de préciser que les photographies représentant des personnes en premier plan sont minoritaires dans l'ensemble des photos (de l'ordre de 35%). Cela semble s'expliquer par les risques abordés précédemment, ainsi que l'envie que peuvent avoir les élus notamment de montrer des réalisations matérielles récentes, qu'il s'agisse de nouvelles pistes cyclables, de nouveaux bus, ou d'un nouveau quartier. Les photographies montrant des personnes (et non des groupes) représentent tout de même un stock conséquent de photographies (N= 287), suffisant pour analyser les sur- ou sous-représentations par rapport à la structure de la population urbaine des grandes villes et villes moyennes françaises (voir Tableau 3.3).

Les résultats (Tableau 3.3) montrent un écart important entre les personnes que nous voyons dans les documents de planification et le profil de la population française obtenu à partir des données de l'institut national de la statistique (INSEE) et de la dernière enquête nationale sur les transports (ENTD). Ces différences sont statistiquement significatives en termes d'âge, de couleur de peau, de handicap et de modes de transport (voir Tableau 3.3). En revanche, l'équilibre entre les sexes correspond aux effectifs réels de la population.

En ce qui concerne les environnements urbains dans lesquels les individus sont photographiés, il est plus difficile de trouver une base objectivée comparable. Deux types d'espaces semblent cependant largement surreprésentés, que ce soit en termes de population ou de fréquentation : 53% des photos montrent le centre historique des villes et 24% les espaces verts et naturels des villes. Tout cela au détriment d'autres espaces sous-photographiés, comme les quartiers de grands ensembles, les banlieues et les villages.

En ce qui concerne les environnements urbains dans lesquels les gens vivent et les modes de transport qu'ils utilisent, ces documents de planification montrent un monde fortement déformé habité par des adultes jeunes et d'âge moyen, blancs et sans handicap, dans les zones centrales et vertes, où les modes actifs auraient apparemment une part modale de 75%.

Il convient de noter que les PDU doivent inclure une section spécifique concernant les questions d'accessibilité pour les personnes handicapées. Le fait que les personnes handicapées soient proportionnellement encore moins visibles dans ces documents que dans la société en général est une autre indication d'un processus de sélection à l'œuvre.

Variable	Category	N =	%	Comparison	Reference
Gender n.s. (N=1 non-identifiable)	F	149	52%	52%	(INSEE, 2020b) ⁶⁶
	M	137	48%	48%	
Age category ***	Child (0-14)	38	13%	16%	(INSEE, 2020c) ⁶⁷
	Teenager (15-18)	10	3%	5%	
	Young adult (19-29)	97	34%	17,5%	
	Middle-aged person (30-59)	119	42%	37,5%	
	Senior (60+)	23	8%	24%	
Skin color *** (N=1 non-identifiable)	White	270	94%	89%	(INSEE, 2020a) ⁶⁸
	Other colors	16	6%	11%	
Visible disability? ***	Yes (disabled person)	7	2%	6%	(INSEE, 2011) ⁶⁹
	No (able-bodied person)	280	98%	94%	
Transport mode *** (N=7 not traveling)	Walking	104	37%	27%	(ENTD 2019) urban areas between 100,000 and 2 million inhabitants
	Public Transport	61	22%	10%	
	Car	8	3%	60%	
	Bike	107	38%	3%	
Urban environment (when outside and identifiable)	Downtown and historical city-center	113	53%		
	Natural spaces and parks	51	24%		
	Pericentral areas and intermediate districts	32	15%		
	Suburbs	11	5%		
	Large housing estates	3	1%		
	Villages	3	1%		
	Roads	1	0.5%		

Tableau 3.3 : Surreprésentations significatives de certains profils individuels (***) $p \leq 0.001$; n.s. $p > 0.05$) (Thomas Buhler – 2021)

Afin d'en savoir plus sur cette sélection, et de comprendre si celle-ci est (1) commune à toutes les villes ou s'il existe des spécificités locales, et (2) comment les catégories des variables se combinent dans les différents plans, nous avons réalisé une (nouvelle) analyse factorielle.

Des villes aux stratégies photographiques très différentes

L'ACP analysée a été calculée pour les six variables actives présentées précédemment (voir le tableau 3.3), et répartie entre 15 plans locaux (Vienne, Clermont et Amiens ont été omis car ils présentent trop peu de photographies). Par convention, dans une ACP, une seule catégorie apparaît pour les variables qui ont été codées de manière binaire (par exemple, homme/femme)⁷⁰. Pour une meilleure lisibilité des résultats, nous

⁶⁶ Bilan démographique 2019 de l'INSEE, population française totale

⁶⁷ Population des Unités Urbaines françaises de 100 000 à 1 999 999 habitants, soit près de 17 000 000 d'habitant

⁶⁸ Il n'existe bien évidemment pas de statistiques dites « ethniques » en France. Sont comptabilisées les personnes nées à l'étranger dans les zones Afrique subsaharienne, Asie et Maghreb, ainsi que leurs descendants directs. Cela est très probablement une sous-évaluation de ces populations.

⁶⁹ On comptait en 2011 en France près de 1,7 millions d'handicapés moteur et 2,3 millions d'handicapés visuels.

⁷⁰ Et k-1 catégorie pour les variables dont la somme fait 100% (ex. classes d'âges).

avons aussi inséré la deuxième catégorie avec des lignes pointillées (par exemple, les hommes dans la partie supérieure gauche).

Les deux axes factoriels principaux de l'ACP ont une inertie de 42,06%. Cela signifie qu'une partie substantielle de la distribution générale des modalités variables dans les documents peut être expliquée par la combinaison de ces deux facteurs principaux. Le facteur 1 (23,94% d'inertie) est le plus important dans cette représentation. Ce facteur sépare sur son versant négatif (à gauche de la figure 3.14) les hommes jeunes, blancs et valides. Ces personnes sont principalement représentées dans les centres historiques, à vélo. Bien que les « routes » soient représentées de ce côté du plan, il faut se rappeler qu'il s'agit d'une modalité à très faible occurrence. Du côté positif du facteur 1, on observe une plus grande diversité des catégories d'âge (enfants, adolescents, personnes d'âge moyen, personnes âgées), des modes de déplacement (voitures, transports publics, marche) et des environnements urbains (villages, grands ensembles, zones péri-centrales, parcs et espaces naturels, banlieues).

Le facteur 1 correspond clairement à la distinction entre les profils « souhaités », à attirer par certaines villes selon un agenda qu'on peut qualifier de néolibéral. Il s'agit de personnes jeunes, blanches, valides, circulant à vélo dans les centres historiques des villes. En d'autres termes, des personnes jeunes et actives, mobiles, dynamiques, dépeintes sans contraintes familiales, et comme leurs vêtements le suggèrent souvent, avec des niveaux d'éducation et de revenus plus élevés. Cette sélection se retrouve dans de nombreuses villes de notre corpus, mais surtout à Aix-en-Provence, Valenciennes et Le Havre, trois villes dirigées par des exécutifs politiquement de droite. D'autres villes présentent des profils, des environnements urbains et des modes de déplacements un peu plus variés. Il s'agit notamment de trois intercommunalités avec des exécutifs de gauche (Nantes, Marseille, Strasbourg).

Le facteur 2 (18,12%) présente une inertie légèrement inférieure à celle du facteur 1. Il oppose d'un côté (partie négative, en bas) des personnes d'âge moyen, des femmes, des enfants, des personnes âgées, tous blancs et sans handicap visible. Ces personnes sont représentées le plus souvent dans le centre historique, dans les parcs et les espaces naturels, et en utilisant les transports publics ou en marchant. La partie supérieure propose au contraire des profils de jeunes hommes utilisant des voitures ou des bicyclettes dans divers endroits périphériques ou tout du moins non centraux.

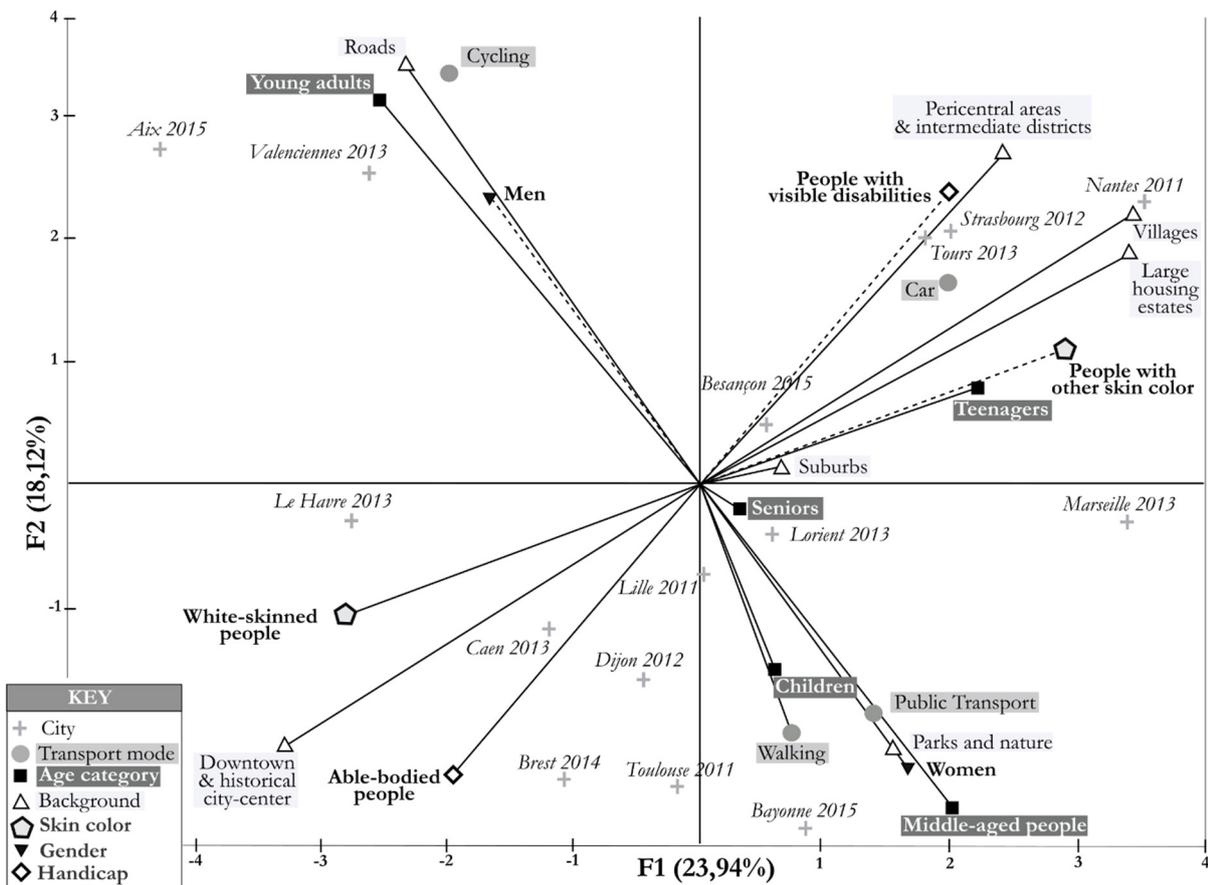


Figure 3.14 : Des villes aux stratégies photographiques différentes (Thomas Bubler – 2021)

Ce facteur 2 oppose donc un discours visuel centré sur la famille et construit autour de la figure de la mère d'âge moyen s'occupant des enfants et des personnes âgées. Ce discours visuel met en avant des lieux naturels et culturels comme espaces sûrs, récréatifs et praticables par les familles. Selon les canons du marketing territorial, pour attirer les « talents », il serait nécessaire qu'une ville offre non seulement des emplois à haut revenu, mais aussi, et c'est tout aussi important, des environnements urbains de bonne qualité pour la vie familiale (Eshuis et al., 2013).

En combinant les deux facteurs de l'ACP, deux grandes séries d'oppositions apparaissent. L'une oppose une forte sélection des profils et des espaces (en bas à gauche, voir figure 3.3) et l'idée d'une plus grande diversité (en haut à droite). L'autre opposition sépare un univers du « masculin » (jeunes adultes à vélo) et un univers du « féminin » incluant la famille, la nature, la marche et les transports publics. La première série d'oppositions (sélection *vs* diversité) est conforme à notre hypothèse (H1) en la nuanciant : certaines villes proposent un contre-modèle qui met l'accent sur un peu plus de diversité de profils et d'espaces.

La deuxième série d'oppositions (masculin *vs* féminin) propose une dimension supplémentaire pour laquelle nous n'avions pas formulé d'hypothèse *a priori*. Le discours photographique des documents a une dimension patriarcale assez prononcée, puisqu'il développe et véhicule de forts stéréotypes de genre. Le genre masculin est représenté dans sa jeunesse et sa vitesse, à vélo. En cela, ces visuels s'inscrivent dans la lignée de stéréotypes profondément ancrés dans la population française. Les jeunes adultes et adolescents de sexe

masculin sont (encore) plus souvent encouragés que les filles à prendre des risques, tant par le cadre familial qu'éducatif (Sayagh, 2018). Le genre féminin, représenté à un stade de vie plus tardif est le plus souvent associé à la maternité, aux soins portés aux autres et aux loisirs, dans des environnements verts.

Il apparaît alors que les photographies véhiculent des messages qui ne peuvent être mis par écrit dans un contexte de planification. Ni la logique de filtrage des personnes et des groupes sociaux évoquée précédemment, ni les stéréotypes de genre ne sont bien sûr présents dans les textes des PDU. Des lemmes épiciques ou génériques tels que « population » ou « habitant » sont privilégiés dans le texte (respectivement N=645 et N=874), sans jamais émettre de différenciation entre les personnes, à part certaines rares catégories usuelles comme les « personnes âgées » ou « séniors » (N=75 ; N=39), les « jeunes » ou les « adolescents » (N=66 ; N=2) ou les « femmes enceintes » (N=8).

De tels agendas, qu'ils soient néolibéraux ou patriarcaux, seraient probablement socialement inacceptables s'ils étaient mis en mots, formulés de manière explicite. Nous revenons ici à l'idée de Susan Sontag (1977) selon laquelle les visuels en général, et les photographies en particulier, permettent de suggérer ce qui ne peut parfois pas être mis par écrit. Ce discours photographique particulièrement sélectif socialement nous invite à nous interroger sur les raisons de son émergence.

Raisons du discours photographique : relations de pouvoir entre acteurs et idéologie de l'attractivité

Utiliser ou non des photographies ?

La première question qui se pose aux aménageurs, aux élus et à leurs partenaires qui élaborent des documents de planification est la pertinence d'y inclure des photographies. Dans la plupart des cas, cela va de soi, car les photos apportent « une profondeur de vue, une expérience à hauteur d'homme... et bien sûr un aspect sympathique et rafraîchissant dans des documents parfois longs » (Dijon). Le cas de Clermont est remarquable car y a été adopté une stratégie diamétralement opposée. Les acteurs de cette ville font délibérément très peu appel à la photographie dans leurs deux derniers PDU (2001 et 2011), ainsi que pour leur toute récente révision de 2019.

« Nous sommes en retard sur ce qui se fait ailleurs, comme en Bretagne par exemple, sur les questions de participation, de concertation, et de prise en compte d'un large lectorat pour ces documents... Ils sont encore pensés avant tout comme des documents techniques, destinés aux pairs, aux techniciens et aux élus. » (Clermont)

Du point de vue des aménageurs et des partenaires professionnels, l'inclusion de photographies peut soit aider le lecteur citoyen non spécialiste à parcourir ces documents particulièrement volumineux, soit, au contraire, limiter l'intérêt du public pour ces documents. L'utilisation de photographies est donc un bon indicateur de la volonté des acteurs de faire lire (ou non) le document de planification à un public plus large, et cela peut être considéré comme un premier « signal » envoyé aux autres acteurs de la planification.

Après avoir convenu de l'utilisation ou non de photographies, deux phases s'avèrent particulièrement importantes, la production et la sélection des photographies.

Prendre des photos : les inégalités de pouvoir créent des inégalités visuelles

Dans notre questionnement, la phase de production des photographies est centrale. Dans tous les cas enquêtés par entretien, l'urbaniste responsable du document ne prend pas personnellement les photos, faute de temps et de savoir-faire. Les photos sont donc le plus souvent prises par d'autres acteurs, principalement des photographes professionnels.

« Les photographies doivent être prises par des professionnels. Pour un urbaniste, il est plus difficile de prendre une bonne photo, je veux dire à la fois persuasive et illustrative, que de faire une carte avec un SIG qui est de plus en plus convivial maintenant ... et pour être honnête, mon patron ne sera pas d'accord si je pars tout un après-midi pour finalement utiliser seulement trois ou quatre photos » (Marseille)

Deux grandes configurations émergent des entretiens, soit autour de grandes collectivités (ex : Marseille), soit autour de collectivités de taille moyenne (ex : Besançon). Dans le premier cas, la collectivité dispose de compétences plus larges, de ressources supplémentaires dans le cadre d'une planification plus intégrée puisqu'ils impliquent dès le départ les services juridiques et de communication. En outre, ces grandes collectivités disposent de moyens importants pour produire des photographies à la demande par des photographes professionnels sous contrat. Dans cette configuration, les urbanistes peuvent préciser leurs besoins en termes de photographies en précisant le type de lieux, les modes de transport ou les profils de personnes à chercher en priorité et ce dès le début du processus. Dans cette manière de faire, les photographies sont maîtrisées, et le cadre est systématiquement coproduit avec le service communication des collectivités.

« Nous avons fait une demande très précise sur nos attentes photographiques au service communication, qui a des contrats avec des photographes professionnels. Ce n'est pas une base de photos, mais ils font des photos en fonction de nos besoins. Donc c'est plutôt "*on aimerait une photo du tramway, dans tel secteur*", on ne peut pas choisir exactement la rue ou le carrefour. Mais on demande, oui, certains types de personnes ... certains modes, etc. » (Marseille)

Dans le cas des villes plus petites de notre échantillon, la production photographique n'est pas intégrée directement à l'élaboration du document. Ainsi, l'étape du « maquettage », en fin de processus, est le moment de la recherche de « bonnes » photographies auprès de plusieurs partenaires. Parmi ces partenaires, les sociétés exploitantes des transports (c'est-à-dire les entreprises privées auxquelles est confiée l'exploitation des transports publics) sont très puissantes en matière de photographie. Tous les 5 à 10 ans, ces sociétés doivent en effet à nouveau candidater dans le cadre d'appels d'offres pour exploiter les réseaux publics des villes et préparent donc régulièrement des dossiers dans lesquels les photographies jouent un rôle important. Ces photographies sont réalisées par des photographes professionnels, au cours d'une journée de *shooting* avec des (jeunes) mannequins rémunérés. Les paysages emblématiques des villes sont mis en avant, dans le

but d'attirer l'œil des élus et des techniciens, les transports publics et les modes actifs étant mis en avant. Ainsi, lorsque la collectivité a besoin de photographies pour un plan de transport, ces sociétés fournissent volontiers un stock important d'images produites à l'origine pour un autre usage.

Dans certaines villes françaises de taille moyenne, d'autres acteurs contribuent également à la production photographique. Certaines communes emploient des photographes à temps partiel pour prendre un grand nombre de photographies sans instruction particulière, afin d'enrichir le stock photographique de la municipalité, principalement pour alimenter ses publications. Dans cette configuration, ce sont les quartiers centraux qui sont le plus photographiés, ce qui conduit indirectement à un déséquilibre spatial de représentation entre les communes centrales et périphériques dans les plans d'urbanisme.

Bien qu'impliquant des acteurs et des processus différents, ces deux configurations (grandes villes et villes moyennes) aboutissent finalement aux mêmes types de résultats en termes de représentation des personnes et des lieux dans les documents de planification. Que les photographies soient commandées par le service « communication », que leur production soit subdivisée et en partie confiée à des photographes non spécialistes de la mobilité ou à des opérateurs de transport, on constate dans tous les cas une surreprésentation des profils de jeunes adultes, blancs, et des zones centrales.

La sélection des photographies : quand " beau " rime avec blanc, jeune, valide et central

Quelle que soit la configuration qui encadre la production des photographies, dans les cinq cas enquêtés, il y a une phase de sélection en toute fin de processus, au moment de la mise en page du document. Outre l'urbaniste en charge du plan, se réunissent le plus souvent un élu en charge des transports (généralement un vice-président du syndicat mixte ou de la collectivité) et parfois un représentant du service communication.

« A ce moment-là, nous avons beaucoup de retours de la part des élus. En général, rien sur le texte, ce qui est frustrant pour nous, mais tout sur les photos. Il faut toujours que ce soit "beau", "attrayant"... Une fois, j'ai essayé de mettre une photo de personnes âgées d'une maison de retraite devant des ordinateurs pour montrer les enjeux du vieillissement et du numérique... ça a pris deux mois de négociations... On m'a dit "ah non, pas des personnes âgées". C'est un bon exemple de ce qui est acceptable et inacceptable ... » (Besançon)

Plus généralement, dans toutes les villes étudiées, l'accent est mis sur l'attractivité du territoire, sur le marketing du lieu, sur les modes de vie que ces documents pourraient dépeindre en vue de capter des profils éduqués, mobiles et à hauts revenus, même si les aménageurs ne sont pas dupes.

« Ils [les communicants et les élus] pensent toujours qu'ils vont réussir à attirer des couples de cadres parisiens avec de belles photos de la ville. Je pense que c'est une idée fautive et inefficace... mais c'est difficile d'y résister à chaque fois. » (Lille)

Lors de la phase de sélection, une crainte apparaît chez les élus de plusieurs villes, celle de voir l'attention des lecteurs se porter sur des éléments préjudiciables à la collectivité. Par exemple, si la dernière enquête

après des ménages fait état d'une baisse de la part des transports en commun, alors les images des transports en commun doivent être évitées et remplacées dans la mesure du possible par des photographies montrant des modes actifs si ceux-ci sont en hausse en termes de part modale. Une partie de la communauté française de l'urbanisme estime que les photographies ont le pouvoir d'orienter le regard du grand public, et corollairement pourraient atténuer l'annonce de mauvaises nouvelles.

Que retenir de tout cela ?

Nos résultats montrent que les photographies dans les documents de planification sont bien plus que des illustrations. Leur utilisation, ainsi que les manières dont elles sont produites et sélectionnées, révèlent des intentions et des hypothèses claires de la part des acteurs de la planification, ainsi que des contraintes liées aux inégalités de pouvoir entre eux.

Le discours photographique dominant dans les plans locaux de transport français est celui de la sélection des populations et des stéréotypes de genre. Cette sélection sépare les profils à attirer, en fonction de l'âge, de la couleur de peau, du handicap, selon un schéma bien intégré par les services de communication, de nombreux élus et certains aménageurs. Les stéréotypes de genre sont probablement moins conscients ou moins exprimés publiquement lors de la sélection des photographies, puisqu'aucune personne interrogée ne mentionne ce point, alors qu'il structure également beaucoup le discours photographique dans les documents d'urbanisme.

Cela soulève deux problèmes pressants pour la profession d'urbaniste : celui de la représentation des différents groupes sociaux et celui du contrôle démocratique des instruments de persuasion que constituent les photographies.

Les photographies des plans posent clairement un problème majeur de représentation. En tant qu'éléments visuels non juridiquement contraignants pour les autorités, mais très suggestifs, les photographies disent ce qui ne peut être écrit dans de tels documents : les villes concentrent leurs politiques dans l'idée d'attirer certains profils ou de les retenir, dans une perspective entrepreneuriale. La question des populations sous-représentées est soulevée, notamment dans ces documents qui visent à développer une stratégie collective pour réduire l'utilisation de la voiture en ville. En partant du principe que ces personnes lisent ces documents, comment ces groupes sociaux peuvent-ils se sentir concernés par les efforts demandés visant à réduire l'utilisation de la voiture en ville alors qu'ils ne figurent pas beaucoup sur les photos ? Comment les femmes peuvent-elles se sentir concernées par le cyclisme urbain si seuls les jeunes hommes apparaissent à vélo ?

Cela soulève des questions éthiques de représentation de tous les groupes sociaux, ainsi que des questions concernant l'efficacité des politiques déployées. Il serait intéressant d'analyser les évolutions dans les représentations des genres sexués dans la troisième vague de PDU qui est en train d'émerger, puisque ces documents ont été élaborés dans un contexte d'affirmation plus forte du refus des inégalités et des stéréotypes liés au genre. Sans forcément laisser présager un changement général, notons tout de même que

la couverture du PDU d'Aix-Marseille 2020 met en avant une petite fille et (probablement) son père en train de se promener dans un espace piétonnisé de Salon-de-Provence (voir Figure 3.15).



Figure 3.15 : Couverture du PDU d'Aix-Marseille 2020

Les photographies dans les documents de planification imposent un cadre visuel, persuasif et transmissible, et à ce titre peuvent être considérées comme un véritable instrument de pouvoir sur lequel les populations et les groupes sociaux peuvent légitimement demander plus de contrôle. Si les procédures spécifiques peuvent varier d'un territoire à l'autre, une constante est que les photographies sont sélectionnées sur la base de critères définis par de petits comités généralement composés d'élus, de professionnels de la communication et d'urbanistes. De plus, les photographies n'offrant guère de motifs de recours juridique, il semble qu'elles échappent à tout contrôle démocratique. Lors de l'élaboration de ces documents, les urbanistes sont probablement les mieux placés pour sensibiliser à l'importance de représenter une plus grande diversité de personnes et de groupes sociaux dans les photographies et de veiller à ce que ces photos ne soient pas choisies à huis clos. Il s'agit d'un défi supplémentaire pour les urbanistes, mais ils ont toutes les cartes en main pour produire des documents de planification plus inclusifs.

Chapitre 3 : conclusions

Ce chapitre a présenté de manière non-exhaustive des résultats que peut apporter la méthode systématique proposée dans le chapitre 2. Elle apporte des résultats novateurs, parfois allant à l'encontre de postulats généralement admis (ex : *la mobilité des politiques urbaines devenues indépendantes des Etats*), qui permettent d'estimer de manière plus relative l'importance de divers phénomènes constatés sur les discours des villes.

Il apparaît de ces quatre résultats, que les discours de la planification locale en France, entre 2000 et 2015 : (1) sont fortement cadrés par leur contexte national d'appartenance, (2) sont fortement cadrés par leur contexte (décennie) d'élaboration, (3) contiennent une part conséquente de flou visuel et textuel pour esquiver certains sujets jugés comme n'étant pas prioritaires ou polémogènes au sein du collectif d'acteurs, (4) envoient des messages (signaux) cachés et indicibles par le choix des photographies aux autres acteurs de la planification (dont les habitants). Le constat est assez sévère pour cet instrument, le PDU, et pour l'organisation de la planification urbaine française contemporaine en général. Le caractère obligatoire, cadré par l'Etat via une liste réglementaire d'attendus, et de plus en plus conflictuel avec certaines populations et certains groupes de pression amène presque naturellement les villes à user du flou, de la suggestion visuelle, et de tactiques rhétoriques pour tenter de vider en partie les documents de planification de leur rôle, de leur sens, celui de dire ce qui est planifié. De nombreux autres configurations possibles pourraient exister en termes de planification. Jean-Marc Offner (2017) propose de laisser choisir à chaque agglomération deux ou trois fils rouges stratégiques et pertinents, construits collectivement, qu'ils souhaitent mettre en avant sur une temporalité qu'ils définiraient localement. Cette idée pourrait également être de confier à d'autres instances que celles de la planification urbaine la mise en place de normes d'accessibilité, de normes environnementales, etc. et leur contrôle. A la lumière de nos résultats, un nouvel *aggiornamento* semble effectivement nécessaire.

En termes de méthodes, nous l'avons vu, les analyses systématiques des textes et des visuels apportent des réponses (toujours à rediscuter, bien entendu) à des « grandes questions » du champ que cela concerne l'indépendance de la sphère locale, ou la place des discours néo-libéraux et patriarcaux dans la planification. On le voit également à la lumière de ces résultats, textes et visuels ont des qualités et des limites lorsqu'il s'agit d'analyser les discours (voir Tableau 3.4).

Les textes permettent des analyses riches, complexes, nuancées permises par le très grand nombre de mots que contiennent ces documents de plusieurs centaines de pages. Leur limite principale est la difficulté à constituer simplement des analyses entre des villes de langues différentes, puisque ces analyses nécessitent comme nous l'avons vu une catégorisation qui, quelle que soit leur qualité ne fera porter les analyses statistiques que sur une partie du texte, et non sur la totalité.

Les visuels ont pour eux cette possibilité de comparaison assez simplifiée entre langues, mais nécessite un temps très important d'analyse, lorsque celle-ci se veut exhaustive comme nous l'avons fait. Sur ce point les progrès effectués récemment par les recherches en intelligence artificielle et en reconnaissance d'image pourraient être d'une précieuse aide, au moins pour l'analyse photographique.

	Avantages	Inconvénients
Analyses de discours portant sur les textes des plans	<ul style="list-style-type: none"> □ Nombre de mots important, et donc analyses statistiques multivariées possibles, souvent significatives ; finesse des analyses □ Lemmatisation possible pour synthétiser les analyses ; 	<ul style="list-style-type: none"> □ Difficulté lorsqu'on veut comparer des langues différentes. Nécessité de réaliser des catégorisations (chronophages) sur une seule partie du vocabulaire □ Désambiguïsation nécessaire pour certains termes centraux en aménagement (ex : « commune »)
Analyses de discours portant sur les visuels des plans	<ul style="list-style-type: none"> □ Les visuels sont directement comparables entre des villes de pays différents (à part certains éléments textuels de type légende des cartes) 	<ul style="list-style-type: none"> □ Nécessite beaucoup de temps pour analyser les visuels « à la main » (sans automatisation).

Tableau 3.4 : Avantages et inconvénients méthodologiques des analyses de textes et de visuels (Thomas Buhler – 2021)

A l'issue de ce chapitre, il apparaît que ces résultats permettent d'entrevoir une possibilité pour le champ de la recherche urbaine, celle de développer des travaux à la fois critiques, ainsi que systématiques, reproductibles, et rigoureux sur le plan méthodologique. Cela constitue en effet une nouvelle voie épistémique possible pour un champ qui n'a que trop peu pris le temps de définir ses propres modalités de validation scientifique (Scherrer, 2013). Le chapitre 4 sera focalisé sur le positionnement de ces nouvelles approches émergentes dans le champ et sur l'équilibre qu'elles pourraient lui apporter, afin d'éviter les écueils constitués par des travaux soit trop normatifs, soit trop idiographiques, soit théoriques mais non validés empiriquement.

[4] Pluralité

Chapitre 4 : introduction

Le présent chapitre propose de discuter la possibilité d'une plus grande pluralité épistémique au sein du champ de recherche en urbanisme et en études urbaines, en prenant l'exemple des recherches portant sur la planification urbaine.

Afin d'éviter tout *quiproquo*, précisons tout de suite que l'objet que nous considérons dans ce chapitre est bien l'urbanisme en tant que modalité d'action collective, ses configurations d'acteurs évolutives qui produisent des artefacts nombreux (dont les plans, les projets et autres propositions) et qui parfois débouchent sur des réalisations matérielles concrètes. Nous ne nous intéresserons donc pas directement aux autres disciplines qui sont souvent mobilisées *à l'intérieur* des processus de l'urbanisme praticien (c'est-à-dire ni l'hydrologie urbaine, ni la géographie urbaine, ni la démographie, encore moins l'écologie du paysage...). Ces différentes disciplines n'ont pas en général les mêmes soucis de stabilisation théorique que l'urbanisme, car elles possèdent déjà un bagage de connaissances théoriques validées et mobilisables et qui permet de les identifier comme « disciplines » scientifiquement indépendantes, ce qui n'est pas tout à fait le cas de l'urbanisme (Scherrer, 2010; Bourdin, 2015; Collectif Champ Libre?, 2018).

De la même manière, notre propos ne concerne pas les différentes branches de l'urbanisme qui s'intéressent aux individus, à leur représentations ou leurs pratiques quotidiennes dans la continuité notamment des travaux pionniers de Kevin Lynch (1960). Idem, notre objet dans cette HDR n'est pas non plus « la ville » (ou les villes) et leurs dynamiques, objets qui mobilisent un bon nombre de chercheurs du champ.

Cette focalisation sur « l'urbanisme-modalité d'action » comme objet de recherche, que nous défendons ici, correspond à ce qu'Andreas Faludi, premier vrai théoricien de la recherche en urbanisme, appelait en 1973 la *theory of planning*. Il faut comprendre cette expression comme définissant l'objectif pour le champ de recherche en urbanisme de parvenir un jour à constituer et stabiliser des connaissances réflexives, permettant d'expliquer la manière dont se déroulent les processus d'urbanisme, d'identifier des régularités, et par là même ériger des lois scientifiques et des théories les concernant. Faludi opposait à ces savoirs - en devenir - l'idée d'une *theory in planning* c'est-à-dire ces autres savoirs disciplinaires qui sont mobilisés dans les processus d'élaboration des propositions urbanistiques par les praticiens, mais qui relèvent d'autres champs disciplinaires. Ceux-ci ont leurs propres protocoles de validation scientifique (les disciplines citées plus haut, mais aussi la géographie, les sciences politiques, la climatologie urbaine etc.). Pour Faludi (en 1973) si l'urbanisme de recherche devait un jour se constituer comme une discipline affirmée et reconnue ce serait en réussissant cette même stabilisation de savoirs réflexifs sur l'urbanisme des praticiens, tel qu'il s'opère au quotidien. Sans vouloir « divulgacher » ce chapitre 4, force est de constater que l'urbanisme de recherche n'y est toujours pas arrivé cinquante ans plus tard.

L'*urban planning* et les *urban studies* proposent de nombreux articles dans la littérature internationale, dont la publication suit un accroissement frénétique comme pour la plupart des autres champs scientifiques. En dépit de cette abondance et de cette croissance, nous défendrons l'idée que seuls trois (idéaux-)types de

travaux existent dans la sphère académique contemporaine en urbanisme et études urbaines lorsqu'il s'agit de planification urbaine : un type « normatif », un type « théorique-conceptuel » et un type « idiographique ».

Ces trois types de travaux ont un trait commun, ils ne permettent pas, même réunis, une montée en généralité et encore moins une structuration des connaissances autour de lois et de principes théoriques propres au champ, contrairement à ce qu'envisageait Andreas Faludi il y a plus de cinquante ans. Il manque quelque chose pour permettre l'éclosion de réelles *theories of planning*.

L'urbanisme académique semble se situer face à un croisement où trois directions sont possibles. Une première piste constitue à continuer de considérer l'urbanisme comme la « petite dernière » des sciences humaines et sociales, avec un rapport particulier à l'action, se rangeant dans la case des « sciences appliquées », et dont l'existence ne serait possible que par l'importation de concepts et de théories venant d'autres (et « vraies ») disciplines, sans jamais accéder à ce statut. De nombreux chercheurs défendent cette position d'interface, d'entre-deux, de *continuum* recherche-action (Fischler, 2012; Barles, 2018).

Par ailleurs, il existe dans la littérature une autre voie, défendue par certains collègues et qui consiste à injecter plus de normativité dans les recherches, qui de leur point de vue en manqueraient (Bonicco-Donato, 2018; D. Pinson, 2018).

A contrario, nous allons explorer une troisième voie qui considère que le champ de recherche sur l'urbanisme, de par sa relative jeunesse (institutionnelle) n'a pas encore exploré l'ensemble de ses propres possibilités empiriques et théoriques ; en témoigne par exemple le désintérêt - en recherche - suscité par les « plans », pourtant artefact majeur du monde des praticiens. Par ailleurs, il est évident que le champ académique de l'urbanisme n'a développé de propres protocoles de validation scientifique qui lui permettrait d'être (aussi) une discipline scientifique avec une dimension fondamentale (Scherrer, 2013).

En complément des trois grands idéaux-types d'approches et de travaux existants, et afin de proposer des protocoles systématiques permettant l'édification de lois (scientifiques) encadrant l'urbanisme praticien, nous proposons dans un second temps de ce chapitre une discussion autour des approches dites « nomothétiques » (Windelband, 1894). Ces approches scientifiques, importées des sciences de la nature, sont précisément orientées vers la constitution de lois, de règles et de théories. Elles ont prospéré dans d'autres disciplines des sciences humaines et sociales dès le début du XX^{ème} siècle, avec une intensification dans les années 1970 et 1980. L'urbanisme et les études urbaines sont passés à côté de ce mouvement à cette époque, probablement trop occupés à défendre une récente institutionnalisation contestée et en péril (Scherrer, 2013), mais il n'est jamais trop tard pour cela.

Nous proposerons donc une autre approche, complémentaire et différente des trois autres idéaux-types de travaux existants, dans son rapport à la connaissance puisque à la fois (1) non-normative, (2) non-idiographique mais s'appuyant sur des corpus empiriques importants, construits dans l'objectif d'analyses dépassant l'idiosyncrasie de chaque plan, projet ou ville, et (3) théorique, mais non fondé uniquement sur des concepts, mais aussi sur le test d'hypothèses autour de grands corpus d'observations et données

empiriques. Nous proposons d'appeler cette quatrième voie la « planonomie » (plans + *nomos*). Ce néologisme permet d'insister sur la dimension nomothétique de ces recherches en émergence, de leur spécificité par rapport au reste du champ, et de leur matériau principal que sont les plans et les processus de planification. Une ouverture dans cette direction pourrait permettre d'aider à la stabilisation d'un champ en perpétuelle crise identitaire (Devisme, 2010; Scherrer, 2013; Collectif Champ Libre?, 2018).

4.1 Un champ scientifique qui priorise trois types de travaux

Il est particulièrement difficile de définir précisément ce qu'est la recherche en urbanisme et en études urbaines, et délimiter ce qui lui est propre. Dans le champ international, il existe bien sûr deux notions plutôt britanniques et nord-américaines : l'*Urban Planning* apparu au début du XX^{ème} siècle et les *Urban Studies* apparues plus tardivement. Cette distinction, inscrite dans les découpages institutionnels académiques dans de nombreux pays, permet de proposer une première opposition entre des travaux qui (respectivement) : (1) sont plus du côté des sciences appliquées et de l'ingénieur, de la technique, qui cherchent des solutions, qui cherchent à répondre à la question du « comment » (ex : comment combiner densification et végétalisation ? etc.) ; et (2) des recherches qui s'intéressent - entre autres sujets - à l'urbanisme comme objet à critiquer, à malaxer pour identifier des logiques de domination et des rapports de pouvoirs qui ne se donneraient pas à voir au premier coup d'œil.

Ce découpage a fait ses preuves dans un bon nombre de pays, inspirés par les Etats-Unis et du Royaume-Uni, car il permet de rassembler des chercheurs (aux objets et méthodes proches) dans des institutions académiques distinctes. Cela permet également de distinguer des programmes d'enseignements aux objectifs différents, voire antagonistes. Il en va de même pour les revues scientifiques. Cela dit, ce découpage dualiste - et un peu brutal - entre l'*Urban Planning* de « ceux qui améliorent la ville » et les *Urban Studies* de « ceux qui connaissent la ville » (D. Pinson, 2018) est insatisfaisant car il tend à masquer la diversité des travaux effectués au sein de chaque côté et à oublier qu'il existe parfois des points communs assez forts entre des travaux relevant de ces deux mondes.

Pour proposer une vision synthétique mais moins dualiste du champ dans lequel nous évoluons, nous développerons plutôt un système composé de trois idéaux-types de travaux de recherches qu'on trouve en grande quantité dans les principales revues du champ, et appliqué à la planification urbaine. On pourra bien entendu trouver quelques contre-exemples de recherches qui ne trouveraient pas leur place dans cette représentation synthétique. Trois grands types de travaux, donc, semblent dominer le champ qu'il s'agisse d'*Urban Planning* ou d'*Urban Studies*⁷¹.

⁷¹ Ces trois entrées recoupent certains points proposés par Alain Bourdin (2015), qui lui ne s'intéresse pas exclusivement aux travaux scientifiques « sur » ou « pour » l'urbanisme, mais à l'ensemble des « savoirs de l'urbanisme », praticiens compris, allant jusqu'à considérer dans ces savoirs la maîtrise des outils comme les SIG. De notre côté, nous nous focaliserons exclusivement ici sur les connaissances scientifiques, ou en d'autres termes des travaux qui visent à décrire et expliquer les processus d'élaboration des propositions d'urbanisme, ou à proposer une « bonne » manière de les mener.

Les modèles normatifs, à la recherche du « bon »

Le champ de recherche en urbanisme a une particularité par rapport à d'autres sciences humaines et sociales : ses rapports parfois étroits avec l'action urbanistique et ses acteurs. Il n'est pas rare que les enseignants-chercheurs soient également urbanistes praticiens ou invités comme experts sur certaines opérations. La place du chercheur par rapport au monde des praticiens est l'objet d'une littérature plutôt conséquente où plusieurs points de vue existent (Ascher, 2006; Fischler, 2012; Scherrer, 2013). Pour certains, plutôt dans le monde nord-américain, la mission de l'urbanisme académique est proposer un apport méthodologique (et normatif) aux praticiens. Concrètement, il s'agit de développer des recherches « pour » l'urbanisme, qui correspondent soit (1) à la définition des « bons » processus à suivre lors de l'élaboration de projets, de plans ou autre ; soit (2) à la proposition de « bons » modèles formels (le *Transit-Oriented-Development* (TOD) par exemple) (Calthorpe, 1993) dont les qualités intrinsèques justifieraient à elles seules leur mise en place, plus ou moins reformulée localement.

Comme nous l'avons vu au chapitre 1, la littérature de recherche en *Urban Planning* regorge avant tout de modèles normatifs qui cherchent à définir la « bonne » manière d'élaborer plans et projets, et dont les quatre plus connus sont également les quatre références incontournables du champ : le *Rational Planning Model* (Altshuler, 1965), l'*Advocacy Planning Model* (Davidoff, 1965), le *Communicative Planning Model* (Innes, 1995) et le *Collaborative Planning Model* (Healey, 1997). A l'ombre de ces quatre « grands », discutés dans des milliers d'articles dérivés, existent également d'autres dizaines de « modèles » au succès moins éclatant ou en émergence (par exemple l'*Actor-Consulting Model*, vu précédemment, qui visait à réduire le flou conceptuel dans les processus) (De Roo, 2007). En tant qu'ils proposent des protocoles et des manières de faire qui sont jugées comme « bonnes », « rationnelles », « meilleures » ou tout simplement plus « souhaitables », ces modèles se situent clairement dans le registre normatif, c'est-à-dire de critères de définition du « bien » qu'il s'agisse du processus suivi ou du produit qui en résulte.

Pour Daniel Pinson (2018), la normativité serait un critère qui définirait intrinsèquement l'urbanisme, à tel point qu'il préconise même que les chercheurs européens et notamment français en finisse avec leur gêne relative à la normativité (qui serait, d'après lui, non justifiée et contre-productive). Nous souscrivons tout à fait au fait que l'urbanisme *des praticiens*, c'est-à-dire l'exercice de développement de propositions (plans ou projets) sur le terrain, soit avant tout une affaire de valeurs. En effet, bien que beaucoup de procédures se fassent sous les attraits trompeurs de la « scientificité » et de d'une démarche présentée comme séquentielle et reproductible, il n'est pas question d'autre chose que de valeurs et de normes sociales lorsqu'on réalise un diagnostic, lorsqu'on rédige un PLU et probablement encore plus lorsqu'il s'agit de planification spatiale stratégique. Dès les premières phases de ces processus, en effet, sont présentés les « problèmes » à résoudre dans la ville, ce qui semble « inacceptable » aux acteurs présents, ce qui est « non souhaitable » ou à corriger par l'action urbanistique. Les praticiens sont ici dans le registre normatif, dans la définition du « bien » et du « mal », ou en tout cas du « moins bien », et personne ne remet cela en cause.

Par contre, étendre ce constat de normativité à la *recherche* en urbanisme, en présumant qu'existe un *continuum* entre savoirs pratiques et savoirs scientifiques est une autre paire de manches. L'argument, souvent entendu, est celui de l'impossibilité d'une neutralité totale des chercheurs dans leurs propres travaux (D. Pinson, 2018). Il va de soi que choisir une thématique de recherche, ou des cas d'études, représente déjà l'affirmation d'une intention *a priori* de la part du chercheur. Seulement voilà, il semble tout de même qu'un principe distinctif existe et permette de séparer les approches purement normatives, assumées comme telles, qui prétendent définir le « bien » sans chercher à expliquer le monde tel qu'il est, ni à démontrer les bienfaits de leur proposition⁷² ; et les approches non-normatives qui visent à décrire et expliquer le monde tel qu'il est.

Ce principe distinctif réside dans l'établissement, l'explicitation et l'application d'une démarche de type scientifique, d'un protocole méthodologique strict, explicite et reproductible qui permet alors de réduire au maximum (et non de faire disparaître) l'implication de valeurs personnelles du chercheur dans la constitution de connaissances (Gumuchian & Marois, 2000). Les connaissances produites par ces types de démarches doivent être alors à la fois communicables, reproductibles, vérifiables et généralisables (*idem*).

Bien entendu, les protocoles hypothético-déductifs ne sont pas la panacée, et présentent des limites évoquées dans le cas des *Planning Discourse Studies*, au chapitre 2. Ces protocoles permettent tout de même de séparer ce qui relève du pur jugement de valeur, et ce qui relève du résultat dont la méthode, le ou les cas d'application et l'interprétation doivent être explicités et convaincants pour être validés. Ces résultats, toujours temporaires et en attente de réfutation « poppérienne⁷³ » peuvent même se révéler être en totale divergence des hypothèses et intentions initiales du chercheur⁷⁴.

Bien que nous notons l'importance des travaux normatifs dans le champ de l'*Urban Planning*, et qu'ils constituent une manière recevable de créer des connaissances, il nous paraît inconséquent voire dangereux, de proposer de généraliser et d'assumer totalement le recours aux valeurs en recherche, et d'enlever tous les garde-fou méthodologiques. Le savoir scientifique et le savoir praticien peuvent avoir des objets communs, des questions communes, mais leurs protocoles de validation ne sont pas les mêmes. Cela constitue la différence entre ces mondes aux finalités bien différentes : encadrer et permettre la production de la « bonne » ville d'un côté, ou décrire et expliquer l'urbanisme tel qu'il se pratique dans les faits de l'autre.

⁷² Pour éviter tout *quiproquo*, précisons ici que nous parlons de recherches normatives qui s'intéressent aux modalités de mise en place de l'urbanisme dans les villes ; et non pas de recherches sur les villes (comme objet de recherche) et leurs dynamiques. Dans le cas de ces dernières, les approches dites « normatives », reposant sur des modèles prédictifs ou analytiques peuvent très bien s'appuyer sur des formalismes mathématiques et sur des modalités de validation éprouvés, comme par exemple sur la géométrie fractale. Ils répondent ainsi aux différents critères de validité scientifique (Frankhauser, 1994).

⁷³ Rappelons-le : tout résultat valide n'est que temporaire et attend patiemment le jour où il sera (peut-être) invalidé.

⁷⁴ C'est notre cas, dans l'exemple du travail comparatif franco-britannique où nous cherchions au départ à déceler des discours « transnationaux » communs à des villes de deux pays. Les résultats ont montré l'inverse. L'intention personnelle initiale n'empêche pas l'établissement de résultats et de règles, lorsqu'elle traverse des protocoles explicites et argumentés.

Une partie du champ, notamment aux Etats-Unis, s'est constitué comme un espace de réflexion qui vise à définir, pour la communauté des praticiens ce que peut être un « bon » urbanisme (communicationnel, inclusif, créatif etc.). Ces travaux, bien que présents et référencés dans de nombreuses revues posent la question de leur statut en rapport avec les connaissances (sont-ce des hypothèses de travail ? des hypothèses qui demandent à être testées ? des affirmations qui se veulent incontestables ? réfutables ? des simplifications du monde pour guider les praticiens ?). C'est dans ce flou définitionnel que réside l'incapacité des travaux normatifs à exister en tant que connaissances théoriques.

Les travaux en théorie de l'urbanisme ('theory of planning')

Une deuxième série de travaux - moins nombreuse - émerge également du champ de l'*Urban Planning*. Il s'agit de travaux théoriques, réalisés dans la continuité des contributions fondatrices d'Andreas Faludi (1973), auteur assez peu lu et peu cité en France qui pourtant est le premier chercheur à avoir proposé la constitution d'un réel cadre théorique de l'urbanisme. Plus précisément, Andreas Faludi a proposé et participé au développement de recherches théoriques de la planification (*theory of planning*), d'une théorie qu'il nomme « procédurale » de l'urbanisme. Il s'agit de s'intéresser, non pas aux domaines d'expertises des urbanistes (qu'il s'agisse d'usage du sol, de transports ou de gestion des eaux) et à leurs développements théoriques respectifs⁷⁵, mais de théoriser les processus et l'exercice quotidien des urbanistes, des différentes structures qui interagissent dans ce cadre (agences, gouvernement locaux et central, acteurs privés...).

L'objectif initial de ces premières contributions théoriques au champ (qui ont presque cinquante ans) était de permettre d'expliquer les phénomènes observés dans l'exercice quotidien de l'urbanisme (ex : *pourquoi tel acteur se retire de tel projet ? pourquoi observe-t-on une coalition d'intérêt public-privé dans la reconquête des friches industrielles de certaines villes et pas dans d'autres ?* etc.). L'objectif annoncé par Faludi est clair dès le premier paragraphe de son ouvrage : réduire peu à peu les états de tension qui résultent d'observations inattendues, en construisant une théorie de l'urbanisme qui permette d'expliquer ces phénomènes.

“Theories provide explanations. Explanations are responses to states of tension resulting from observing unexpected events. [...] The moving force behind the desire to reduce surprise is that there are always challenges and opportunities arising in our environment for we wish to be prepared.” (Faludi, 1973, p. 1)

La fondation d'une telle théorie n'a pas qu'un objectif explicatif, mais vise également à permettre aux urbanistes praticiens de pouvoir faire la distinction, pour les cas qu'ils connaissent et sur le(s)quel(s) ils travaillent, entre ce qui est général ou universel et ce qui est original et spécifique à ces opérations. En cela, la théorie peut permettre d'aller au-delà de la collection de *case studies* qu'on trouve souvent, et dont il est

⁷⁵ Il appelle cela *theory in planning*, et ceci n'est pas l'objet pour une *planning theory* d'après lui, point avec lequel nous sommes totalement en accord.

parfois difficile de faire ressortir des conclusions, des lois ou des règles à portée supérieure à ce cas précis. Cette *theory of planning* se veut un espace d'échange « donnant-donnant » entre chercheurs et praticiens.

“By providing conceptual tools which can be brought into focus on planning problems, planning theory assists the planning practitioner in transferring experiences from one context to the other. It thus identifies what constitutes data for comparative purposes, and what may be disregarded as particular to one situation. During the process, the planning theorist sharpens his tools and benefits from the experiences of the practitioner.” (Faludi, 1973, p. 11)

A ce stade du document, il n'étonnera sûrement plus que nous sommes en total accord avec Faludi (1973) sur la nécessité d'approches théoriques de l'urbanisme (*of planning*) et sur le fait que les acteurs praticiens et académiques ont tout à gagner à ces échanges et à ce gain en réflexivité sur leurs propres pratiques.

“The town planning profession and planning theory have little to fear and much to gain from each other. Planning theory is now asserting itself as part of the development of self-consciousness in the planning education sector” (Faludi, 1973, p. 18)

Cela dit, dans la suite de l'ouvrage, et notamment dans le chapitre 2 ("The Underlying Theory Models") Andreas Faludi tente d'argumenter, de manière beaucoup moins convaincante à nos yeux, et avec cinquante ans de recul, qu'il existe deux manières de construire des théories. Il y aurait d'un côté (1) la mise en place de *conceptual frameworks*, de *patterns* c'est-à-dire de faits stylisés et d'hypothèses de travail non-testées qui permettent de construire un modèle simplifié de la réalité ; et de l'autre (2) une approche qu'il appelle *deductive approach* plus classique scientifiquement, sérieuse et « disciplinée », hypothético-déductive, qui part d'affirmations à confronter à des observations et données empiriques.

“The deductive approach commits one to empirical observations based on hypotheses. Only where the observations corroborate the hypotheses may then pass as laws to be invoked in explaining events. This discipline is in contradiction to the looseness of the requirements imposed by explanations under the pattern model.” (Faludi, 1973, p. 23)

Au moment de la publication d'un tel ouvrage, on comprend tout à fait que Faludi s'oriente vers le premier choix, car les données sur les processus de planification sont encore relativement difficiles d'accès, non-numérisés, et que la « discipline » notamment méthodologique est hors de portée à l'époque pour les chercheurs en urbanisme. Pour Faludi (1973), commencer la construction d'une théorie de l'urbanisme sur la base d'hypothèses et de faits stylisés devait être une première étape dans l'avancée vers l'existence de théories construites sur des protocoles hypothético-déductifs.

“I am therefore arguing for accepting *both* models of explanation, the pattern and the deductive model, as useful in practice. Models based on a rationale and forming a conceptual framework belong to the earlier periods in the development of theory. Their immediate practical use is to create a language for comparing experiences. [...] Working towards the deductive model of explanation, and introducing all the

refinements to the conceptual framework which formulating testable hypothesis entails, further improves their quality” (Faludi, 1973, p. 29)

Cinquante ans plus tard, force est de constater que les travaux théoriques de l’urbanisme, bien qu’ils se réclament souvent de Faludi, ont toujours beaucoup de distance avec l’empirisme, la méthode et les protocoles hypothético-déductifs. Il n’existe toujours pas de « lois » de l’urbanisme, comme l’imaginait Faludi cinquante ans plus tôt. Les principales contributions théoriques plus récentes du champ de *l’Urban Planning* s’appuient en effet sur des emprunts à d’autres disciplines, le plus souvent à la philosophie et à l’économie. Par exemple, Charles Hoch (2007) développe une théorie du « plan » en appui sur les travaux du philosophe Michael E. Bratman. John Forester (Fischer & Forester, 1993) développe de son côté une théorie de l’action communicationnelle en urbanisme en s’appuyant sur les travaux de Jürgen Habermas, etc. Le problème ne vient pas du fait qu’il y ait des emprunts à d’autres disciplines, cela semble être la marque de fabrique des sciences humaines et sociales (Bonicco-Donato, 2018). En revanche, on peut s’inquiéter du fait que dans la plupart de ces contributions théoriques, une validation empirique élargie est jugée secondaire. Dans le meilleur des cas, ces construits théoriques sont illustrés par un exemple, parfois deux, souvent sans précision méthodologique. On est assez loin de l’ambition développée dans « Planning Theory » par Andreas Faludi, celle de construire des lois, des théories en suivant des protocoles hypothético-déductifs sur une grande diversité de cas, de projets, de plans, de contextes, qui permettrait de montrer ce qui est générique, universel et commun, de ce qui est particulier.

Dans l’état actuel des constructions théoriques en urbanisme, il est difficile de savoir quels domaines de pertinence peuvent avoir les différentes théories proposées. Sont-elles liées à un espace culturel donné (*càd* à une *planning culture* particulière) ? Il est difficile d’envisager de la sorte une quelconque capacité à expliquer la survenue de nombreux phénomènes en urbanisme, qui est normalement le but de toute théorie.

Les idiographies, ou l’importance des descriptions

Le champ de l’urbanisme et des études urbaines connaît un troisième type de travaux, très nombreux : les *idiographies* c’est-à-dire les études de cas qui présentent une description (au choix) d’un projet particulier, d’un instrument existant dans un pays, d’un processus de planification qui a eu lieu, d’une ville par le prisme d’une thématique particulière. En philosophie des sciences, la conception dite « idiographique » vise à décrire et expliquer des phénomènes considérés comme uniques (Windelband, 1894). Les idiographies, par nature, insistent donc sur la spécificité et l’originalité d’un cas d’étude. Ajoutons également à ce groupe les analyses dites « comparatives » lorsqu’elles ne comparent qu’un nombre restreint de cas, entre deux et quatre tout au plus, et qui ont tendance à insister sur l’unicité et la spécificité de chaque cas.

Ces idiographies relèvent autant de *l’Urban Planning* que des *Urban Studies*. Ces dernières portent bien entendu une dimension critique assumée plus forte, qui resitue l’urbanisme, ses projets et ses plans dans un contexte plus large de lutte entre groupes dominants et dominés. Comme nous l’avons vu au chapitre 2 avec ce que nous avons appelé les *planning discourse studies*, les études idiographiques des discours de la planification

sont parfois attaquées pour leur absence d'explicitation et de rigueur méthodologique ou pour leur incapacité à s'inscrire dans un cadre théorique plus large (Jacobs, 2006).

Les idiographies sont sans conteste le type de travaux le plus massif au sein du champ. La focalisation d'une partie du champ pour les *case studies* idiographiques peut s'expliquer de deux manières. Tout d'abord, en urbanisme, les structures de financement nationales et supranationales se sont plutôt détournées de la question de la comparaison à grande échelle, de la recherche des régularités et du commun (de la science fondamentale, en quelque sorte). Au rang des premiers financeurs apparaissent aujourd'hui souvent les villes, qui s'intéressent bien plus aux aspects idiosyncrasiques de leurs territoires qu'à des constats généraux ou universels (Scherrer, 2010). Par ailleurs, cette focalisation pour les *case studies* et l'approche idiographique peut s'expliquer par des « économies d'échelle » entre recherche et enseignement. Pour certains, l'urbanisme s'enseigne prioritairement via des présentations de cas (Douay, 2018). Cette approche idiographique permet alors de réaliser l'alignement souvent évoqué entre recherche et formation⁷⁶.

Nous ne remettons pas ici en cause les apports des approches plutôt idiographiques en urbanisme. Elles apportent beaucoup par leur foisonnement et par les explications qu'elles proposent pour une diversité de cas. Simplement, cette collection de travaux ne suffit pas, en tant que telle, à faire émerger des constats généraux, propres à l'urbanisme et qui pourrait fonder une théorie propre à la discipline. La grande diversité de méthodes utilisées et la fréquente absence d'explicitation les concernant rend très difficile toute montée en généralité. L'urbanisme ne serait-il alors qu'une discipline laborieuse, atomisée, descriptive, incapable de construire ses propres théories, condamnée au travail interminable de catalogue du réel ?

⁷⁶ Nous sommes tout à fait favorables à ce type d'« économies d'échelle » entre recherche et enseignement, ne serait-ce que pour l'actualité et la fraîcheur de ces éléments qui plaisent particulièrement aux étudiants. Simplement, dans le cas de l'urbanisme, il apparaît que les recherches qui servent d'appui aux enseignements sont le plus souvent très idiographiques et descriptives (Douay, 2018).

Trois interfaces entre ces mondes

Bien entendu, ces trois types de travaux de recherche en urbanisme n'ont pas de frontières étanches (voir Figure 4.1).

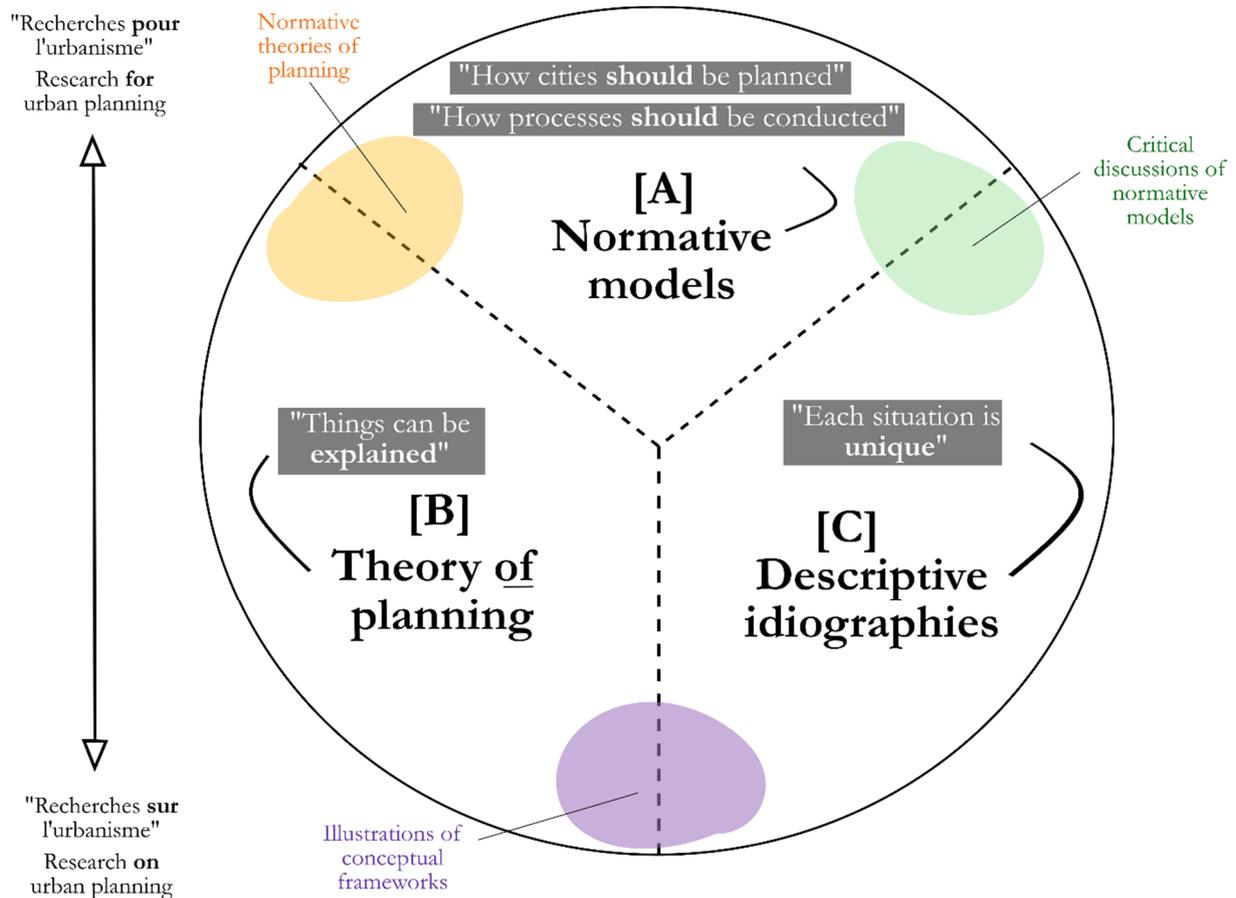


Figure 4.1 : Les trois types de travaux majoritaires en urbanisme et études urbaines ainsi que leurs interfaces (Thomas Buhler – 2021)

Les théories normatives

Certaines théories de l'urbanisme, à commencer par celle d'Andreas Faludi (1973), peuvent aisément arborer le qualificatif de *normative* (auréole orange). Il l'écrit lui-même, tout à fait conscient de la part de valeurs qu'il introduit dans ses modèles théoriques, et les porosités importantes qu'il peut y avoir (lorsqu'on refuse le travail empirique et son inconfort) entre ce qu'on souhaite et ce qui « est ».

Les illustrations ponctuelles des théories

Parmi les théories de l'urbanisme dont nous avons parlé, une certaine partie est illustrée par des cas concrets, afin d'illustrer et/ou de valider ces développements. Le cas des recherches dites *plans as signals* (Hopkins, 2001; Kaza & Hopkins, 2009; Hopkins & Knaap, 2018) dont nous avons dit le plus grand bien en termes de renouvellement de la pensée théorique sur les plans ne fait pas exception, et ses promoteurs ne disent

pas le contraire : ces développements reposent sur un nombre d'études de cas assez restreint. Nous avons relevé trois cas d'études, tous étatsuniens, qui montrent en effet la pertinence de cette théorie qui se veut implicitement universelle et applicable à l'*Urban Planning* dans tout pays, mais qui semble encore peu testée, empiriquement parlant. Se pose alors, bien entendu, la question de la validité de tels développements hors de ces cas particuliers, le plus souvent bien documentés et connus de ces chercheurs.

Les discussions critiques des modèles normatifs

Une troisième articulation existe et concerne de nombreux articles scientifiques. Il s'agit de travaux idiographiques descriptifs d'un cas d'étude particulier, et qui se veulent en discussion avec des modèles normatifs, afin d'en faire ressortir la pertinence ou au contraire les ajustements nécessaires. Il peut s'agir par exemple de *Collaborative model* ou de *Communicative model*, sans pour autant qu'il n'y ait de mesure de qualité ou d'efficacité du processus, sans qu'il n'y ait réellement de comparaison systématique, ni de démonstration d'une causalité entre le processus suivi et son résultat.

« *Nous n'avons jamais été nomothètes* »⁷⁷

A la lumière de ces développements, nous pouvons soutenir que l'urbanisme académique contemporain n'est pas (encore) capable de constituer et ni de stabiliser des savoirs de types scientifiques-théoriques appuyés sur des données empiriques conséquentes. Cela constitue pourtant une piste qui pourrait constituer un socle de connaissances propres au champ.

Lorsqu'on compare le système actuel de constitution des connaissances en urbanisme avec, par exemple la démarche (scientifique) proposée par Andrew Bishop (1978) pour la géographie humaine (Figure 4.2) on identifie rapidement le souci épistémique principal en urbanisme. Celui-ci est capable de formuler des hypothèses, le plus souvent par emprunt aux autres disciplines des sciences humaines et sociales, de les tester localement dans le monde « réel » par les nombreux travaux idiographiques. Mais la difficulté principale réside dans la capacité à aller au-delà de l'hypothèse validée localement, et de permettre l'accès vers la montée en généralité, vers les théories et lois, ce qui fait défaut actuellement à la recherche en urbanisme.

⁷⁷ Clin d'œil (honteux mais assumé, une fois de plus) au « Nous n'avons jamais été modernes » de Bruno Latour.

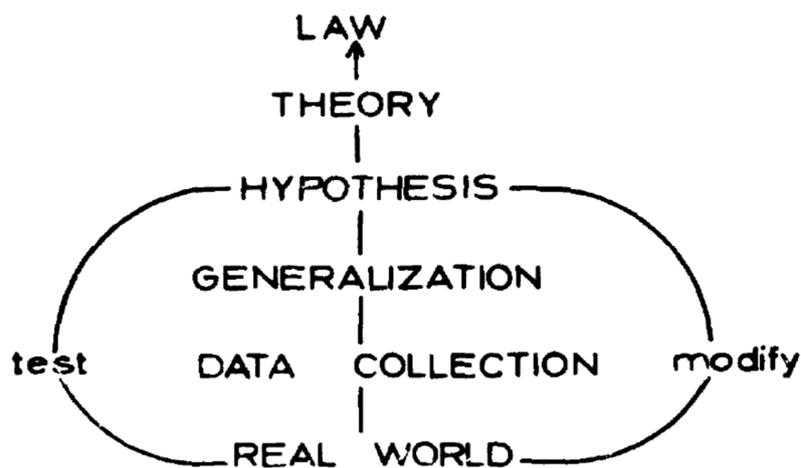


Figure 4.2 : Modèle « standard » des approches hypothético-déductives (Bishop, 1978)

Au passage, pour ceux qui se demanderaient si l'urbanisme est (ou s'il peut être) une science, Bishop (1978) souligne qu'une démarche qui vise à être qualifiée de « scientifique » n'a pas d'« obligation de résultat » (*càd* de découvrir des lois ou des théories) mais qu'elle a une sorte d'« obligation de moyens », c'est-à-dire qu'une discipline scientifique se doit de suivre des protocoles explicites et répétés, sur des corpus de données empiriques larges.

“If science is conceived as a method of investigation with no implication as to the level of attainment, then geography’s claim to science has to remain unchallenged.”
(Bishop, 1978)

Remplacer “géographie” par “urbanisme” semble ne pas changer beaucoup de chose au raisonnement, si et seulement si l'urbanisme se donne les moyens (scientifiques, humains etc.) de tester l'existence de telles lois et théories basées sur des données empiriques nombreuses et sur une multitude de cas.

Un système incomplet qui pêche par jeunesse et par facilité ?

Un premier élément explicatif réside dans la relative jeunesse institutionnelle du champ. L'émergence des premières écoles et instituts d'urbanisme date en effet de l'apparition d'une planification urbaine systématique encadrée légalement, et qui a nécessité des personnes qualifiées pour édifier les plans. Ainsi, apparaissent les premières structures, en 1909 à Liverpool, en 1919 à Paris, en 1923 puis en 1932 à Cambridge aux Etats-Unis (Harvard puis Massachusetts Institute of Technology (MIT)). Ces dates se situent tout de même environ un siècle après l'institution de la première chaire universitaire de géographie, par exemple (à Berlin, en 1819), et encore plus loin si on compare aux sciences naturelles. Cette jeunesse, jamais réellement rattrapée, et le contexte relativement traumatique d'une institutionnalisation à marche forcée, car devant former des professionnels très rapidement, en laissant de côté les aspects théoriques et épistémologiques propres, expliquerait pour certains chercheurs la fragilité actuelle du champ (Claude, 2006; Scherrer, 2010).

Une deuxième piste d'explication réside, nous l'avons vu, dans les types de financements de la recherche en urbanisme qui priorisent souvent les solutions à des problèmes locaux et spécifique plutôt qu'à la constitution de lois et de théories de type « science fondamentale ». Comme le remarque Franck Scherrer (2010, p. 194) : « *il n'y a presque plus, sauf à l'état résiduel, de commande de recherche appliquée soucieuse de générer une remise en cause des fondements de l'action publique ou collective à laquelle elle s'applique* »⁷⁸. La constitution du système actuel de l'urbanisme académique (Figure 4.1) résulte probablement aussi d'une certaine fragilité et facilité méthodologiques, comme l'annonçait Andreas Faludi (1973) lorsqu'il comparait les théories conceptuelles (*pattern*), qui auraient dû rester temporaires, et les théories issues d'un réel protocole hypothético-déductif plus exigeantes et demandant une certaine « discipline ». Le passage à des savoirs théoriques constitués, robustes, confrontés à une pluralité de cas empiriques, en suivant des procédés de vérification savante, ne s'est jamais réalisé.

« Il y a évidemment toute une généalogie derrière cette difficulté apparemment intrinsèque à délimiter le champ scientifique de l'urbanisme. Les pionniers de l'urbanisme et du *city planning* ont longtemps défendu le caractère hybride, à la fois art et science, de ce domaine, ce qui n'a pas aidé à autonomiser le champ scientifique par rapport au champ esthétique. Plus tard, le mouvement positiviste de rationalisation de l'esthétique est passé par une forme de scientisme doctrinal que les uns ont promu autant que les autres ont combattu, sans que n'ait pu s'instaurer finalement aucun des procédés de vérification savante qui étaient attendus d'une telle définition positiviste de la science : l'urbanisme n'a pas eu son Pasteur, seulement Le Corbusier. » (Scherrer, 2013, p. 227).

L'urbanisme académique contemporain crée certes des connaissances, nul ne peut dire le contraire. Ces connaissances sont, cela dit, soit éparpillées et difficilement associables (pour le pôle « idiographique »), soit non (totalement) empiriquement validées (pour le pôle « théorique »), soit dans un rapport au réel assez contestable épistémologiquement (pour le pôle « normatif »). L'urbanisme est-il condamné à n'être qu'une discipline secondaire, dérivée des autres sciences humaines, et sans bagage théorique propre ? Avant d'identifier les pistes proposées au sein du champ pour pallier cette situation qui ressemble fortement à une triple impasse, précisons les particularités du champ français puisque l'exercice d'HDR invite également à en dessiner une cartographie et à se positionner en son sein.

Cas particulier du champ français de recherche en urbanisme

Depuis quelques années on note un regain d'intérêt conséquent du champ français de l'urbanisme pour les questions d'épistémologie, d'histoire du champ et de positionnement scientifique (Devisme, 2010; Scherrer, 2010, 2013; Bourdin, 2015; Barles, 2018; Bonicco-Donato, 2018; Collectif Champ Libre?, 2018; D. Pinson, 2018). Le constat de départ est généralement le même : celui d'une double marginalité scientifique de

⁷⁸ Il y a eu de telles commandes dans les années 1970 à 1990, mais cette période semble terminée et n'a d'ailleurs pas permis d'édifier un système scientifique permettant de construire les lois et théories scientifiques de l'urbanisme, à part peut-être chez Henri Lefèbvre, mais dont les travaux traitent bien plus des villes et de l'urbain que d'urbanisme.

l'urbanisme académique, à la fois au sein de la recherche (en général) en France, mais aussi dans les débats et travaux internationaux (anglophones) de l'urbanisme.

Une double marginalisation

Pour ce qui est de la marginalisation académique en France souvent évoquée (Bonicco-Donato, 2018; Collectif Champ Libre?, 2018; Devisme, 2010; Scherrer, 2013), on pourrait noter - structurellement parlant - que les effectifs des urbanistes universitaires sont d'un tiers seulement ceux des géographes ou des sociologues, lorsqu'on compare les effectifs des corps électoraux des sections du Conseil National des Universités (CNU) de 2019⁷⁹. La recherche urbaine semble encore peu visible lors des recrutements au Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), tant et si bien que des ouvrages qui en affirment l'importance ont été publiés récemment (Adisson et al., 2020). Bien entendu, on pourra objecter qu'il existe un regain d'intérêt pour les questions urbaines, à commencer par l'instauration de *LabEx* sur ces questions. Il est tout de même utile de rappeler que ces structures sont largement pluridisciplinaires et largement partagées avec les autres sciences humaines, mais aussi avec les sciences de l'ingénieur.

Pour ce qui est de la marginalisation académique au sein du champ international, le diagnostic semble plus tranché. Voici quelques éléments chiffrés concernant les publications internationales. Une requête effectuée sur la base de données *Scopus*, sur 13 des revues les plus importantes du champ⁸⁰, entre 2000 et avril 2021, et dont la liste provient du Collectif Champ Libre ? (2018) et de Sabine Barles (2018) donne, en tout, 13 260 articles recensés sur la période. On compte parmi eux 283 articles ayant au moins un co-auteur affilié en France, soit environ 2% de la publication internationale de langue anglaise⁸¹. A titre de comparaison, la moyenne des publications (internationales) françaises, toutes disciplines confondues étaient en 2010 de 4,1% (Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, 2013). Une contribution de 2% correspond à la moyenne de ce qui se passe pour les sciences humaines et sociales, qui sont moins internationalisées en France. Cela dit, lorsqu'on regarde en détail la composition de ces 283 articles, il apparaît que les principales contributions françaises dans ces revues d'*urban planning* et d'*urban studies* sont issues de la géographie (géographie théorique et quantitative et géographie économique notamment), de la sociologie et des sciences politiques. L'ensemble des membres de la section 24 (liste électorale du CNU) ne contribue qu'à 68 articles en 20 ans, soit 0,5% de ces publications internationales. Bien entendu, l'indicateur du nombre d'articles internationaux en anglais, dans les revues les plus importantes du champ, n'est pas particulièrement favorable à la recherche en urbanisme en France qui a plutôt fait le choix, collectivement, et depuis les

⁷⁹ 280 enseignants-chercheurs titulaires et stagiaires (MCF+PR) et chercheurs rattachés à la section en urbanisme (24), contre environ 860 en géographie et 945 en sociologie (2019).

⁸⁰ *Urban Studies*, *Cities*, *Planning Theory*, *Journal of Planning Education and Research*, *Progress in Planning*, *Planning Theory and Practice*, *Housing Theory and Society*, *Town Planning Review*, *Progress in Planning*, *Planning Perspectives*, *European Planning Studies*, *International Planning Studies*, *Journal of Planning History*.

⁸¹ La France est à la douzième place derrière les Etats-Unis (3 064), le Royaume-Uni (2 975), les Pays-Bas (955), l'Australie (822), la Chine (730), le Canada (697), l'Allemagne (546), l'Italie (477), l'Espagne (445), la Suède (401) et Hong-Kong (365).

années 1980, de la francophonie, notamment par l'Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme (APERAU), et plus récemment par le montage de revues francophones, telle la *RIURBA*. Par ailleurs, il est clair que cet indicateur fondé sur les articles scientifiques ignore les autres types de publications qui peuvent avoir tout autant d'impact et de lecteurs, et notamment les ouvrages qui restent un média important en urbanisme ou les publications dans des journaux spécialisés. La population française représente certes aujourd'hui un peu moins de 1% de la population mondiale, mais vue ce que les urbanistes français (praticiens et chercheurs) ont apporté à la discipline par le passé, cette position marginale interroge grandement⁸².

Le récent ouvrage « *Pour la recherche urbaine* » ne dit pas autre chose, en des termes probablement plus choisis, non-chiffrés et plus diplomatiques que les nôtres (Adisson et al., 2020). En parlant de l'exercice de « Prospective Nationale de la Recherche Urbaine », et en décomposant mot par mot, ces auteurs s'arrêtent sur l'adjectif « national(e) » qui donne quelques indices :

« *Nationale*, car, si elle s'inscrit dans le mouvement de mondialisation de la recherche scientifique, et que l'on souhaite ou non cette dynamique, force est de constater que la recherche urbaine française continue d'être largement structurée, en termes de trajectoires professionnelles, de débats et controverses, de financements, d'institutions de références ou encore de publication, par l'espace national » (Adisson et al., 2020, p. 12).

Outre le choix de la francophonie, cette marginalisation scientifique internationale peut s'expliquer par certaines raisons. En effet, le champ français se singularise sur plusieurs points à l'échelle internationale.

Des particularités bien françaises

Le champ français de recherche en urbanisme adopte tout d'abord une position plutôt originale, puisqu'il a privilégié pendant longtemps la francophonie et le rassemblement sous la même bannière (« urbanisme ») de partisans d'approches qui relèveraient ailleurs soit de l'*Urban Planning* soit des *Urban Studies*. La faiblesse des effectifs, la création de structures fédératives et la nécessité d'une défense institutionnelle de l'urbanisme au sein des universités ont probablement aidé à cimenter un collectif de chercheurs hétérogène (Scherrer, 2013). On retrouve en France, contrairement à beaucoup d'autres pays, un mélange de beaucoup d'*Urban Planning* et d'un peu d'*Urban Studies*.

Par ailleurs, et pour reprendre le schéma général proposé plus haut (Figure 4.1), le centre de gravité du champ français contemporain se situerait donc plutôt dans le pôle des idiographies (Collectif Champ Libre?, 2018; Scherrer, 2010). D'après Daniel Pinson (2018), et sur un plan quasi-psychanalytique, les urbanistes

⁸² Ces chiffres sont corroborés par d'autres, comme par exemple par le nombre de membres français dans les comités éditoriaux de ces mêmes revues. On compte en tout huit chercheurs et chercheuses affiliés en France, pour 515 personnes membres de ces comités éditoriaux, soit 1,5%. Et comme pour les publications, ce pourcentage est à partager entre 3 économistes, 1 géographe et 4 urbanistes. On pourrait faire le même exercice quant à la présence française dans les colloques internationaux AESOP, ISoCaRP et autres ACSP où les ressortissants d'universités françaises sont une espèce rare.

universitaires français auraient du mal avec le caractère potentiellement normatif de leur discipline. Pour faire plus « scientifique », ils auraient tendance à le refouler pour produire essentiellement des recherches descriptives.

Bien entendu, certains collègues français ont aussi œuvré à l'édification théorique, le plus souvent dans une définition « faludienne » assez éloignée des démarches de validation empirique systématique, et plus prompts à se nourrir du côté de la philosophie⁸³.

Pour Nicolas Douay (2018), cette structuration qu'on peut qualifier de principalement descriptive avec comparativement peu de théorisation, fait porter le risque de travaux exclusivement empiriques, a-théoriques, et ayant du mal parfois à dépasser la singularité des cas et processus étudiés. Un des enjeux pour le champ de recherche en général, et pour le champ français est donc la capacité « à capitaliser une connaissance généralisable à partir d'une multitude d'études de cas d'actions urbaines contextualisées » (Scherrer, 2010, p. 195). Or ce n'est pas une mince affaire que de monter en généralité sur la base d'idiographies construites différemment, avec des méthodes différentes. Certes, la psychologie ou l'économie font parfois des « méta-analyses » en intégrant des travaux divers, mais il s'agit là de disciplines très « disciplinées⁸⁴ », justement, d'un point de vue de l'unification méthodologique. La piste d'une intégration de connaissances atomisées et construites différemment semble malheureusement peu envisageable en pratique. Tant pour le champ de l'urbanisme international que pour le champ français, il existe finalement un nombre réduit de voies possibles. Nous en identifions trois.

Quelles voies possibles ?

Fusion des mondes praticiens et académiques

La première voie consiste à définir l'urbanisme (de recherche) comme *praxis*, à l'instar de l'urbanisme des praticiens, et à faire voler en éclat cette distinction entre monde des praticiens et monde des chercheurs (Bonicco-Donato, 2018; D. Pinson, 2018). Dans ce cas de figure, on considère qu'existe un *continuum* entre praticiens et chercheurs, et que ce qu'on appelle recherche peut et doit montrer plus de normativité pour embrasser totalement la quintessence d'une discipline qui serait normative par essence.

La recherche-pratique de l'urbanisme relèverait alors de la *praxis*, comme la médecine ou le droit, et non comme une discipline scientifique comme la biologie ou la physique. Cette idée qui commence à se diffuser dans le champ (Bourdin, 2015; D. Pinson, 2018) est de mon point de vue assez surprenante. La médecine, certes, est une discipline qui s'appuie sur d'autres (biologie notamment) et qui est censée définir ce qui est « bien » ou « mieux » pour le patient en prenant en compte sa singularité et son historique personnel. A nos yeux la comparaison s'arrête là tant la médecine, contrairement à l'urbanisme, a mis en place depuis très

⁸³ On peut penser ici, par exemple, aux travaux de Jean-Yves Toussaint, appuyés sur la philosophie de la technique (2009).

⁸⁴ Jusqu'au risque inverse de formatage d'un champ.

longtemps des protocoles expérimentaux⁸⁵, cliniques, explicites et reproductibles, sur lesquels, précisément, peuvent se fonder les jugements⁸⁶. Sur quelle base de connaissances théoriques les nouveaux « médecins des villes » opéreraient-ils alors pour réaliser leurs diagnostics ? Se satisfont-ils de l'usage exclusifs de valeurs ? Que resterait-il alors de scientifique et d'universitaire, à par le lieu qui les accueille ?

L'urbanisme comme interface en tension, le statut quo

Une seconde voie consisterait plutôt à entretenir un certain *statut quo*, celui d'une situation de tension qui existe déjà aujourd'hui entre savoirs des praticiens et savoirs académiques. Bien qu'inconfortable, celle-ci permet la constitution de connaissances et des échanges entre l'univers de la technique qui vise à modifier le monde et celui des chercheurs qui viserait à la comprendre et parfois à l'outiller (Barles, 2018). Dans cette voie proposée pour l'urbanisme académique, celui-ci devrait se satisfaire d'exister « entre » les autres disciplines, « entre » science et *praxis*, avec une épistémologie trouble, non structurée ni affirmée (Devisme, 2010). Cette seconde voie peut être pertinente, si on pense comme Raphaël Fischler (2012) et bien d'autres, que « *toute situation est unique* », que tout projet, tout processus d'élaboration de plan, tout contexte urbain est totalement différent des autres, et justifierait l'existence d'un champ de connaissance essentiellement atomisé, descriptif et collectionneur d'idiographies diverses et variées, d'hypothèses non testées largement, et de retours d'expériences acquises auprès des praticiens.

“Most progress in planning comes from innovations on the part of creative people in the field. The task of researchers is to help assess these innovations and diffuse the most promising ones. (...) They can learn from it what seems to work in general and under what circumstances, what factors seem to be critical to success and what problems may be anticipated. This knowledge can help them frame problems in productive ways and identify the potential advantages and disadvantages of various solutions. But because each situation is unique, every plan or policy must be crafted to suit local conditions at a given time and must benefit from lessons learned by trial and error.” (Fischler, 2012, p. 113)

On notera que dans ces deux premières voies, il n'y a plus d'ambition à constituer un espace de connaissances propre et autonome à l'urbanisme relevant de la connaissance scientifique.

« c'est dans cette tension contradictoire entre savoir pratique et savoir savant que se trouve désormais la justification du champ de la recherche en urbanisme, plutôt que dans la question de son autonomie » (Scherrer, 2013, p. 228)

« Aujourd'hui, la position dominante sur cette question considère que l'urbanisme et l'aménagement sont avant tout une pratique et dissipe cette ambition d'une quelconque indépendance disciplinaire : « L'idée d'une grande science de synthèse qui

⁸⁵ On attribue en général à Claude Bernard (un médecin) la paternité de la démarche expérimentale. https://www.academie-sciences.fr/pdf/hse/pse_Debru1.pdf.

⁸⁶ Par ailleurs, en médecine ou en pharmacie, un docteur ayant réalisé sa thèse d'exercice doit, pour devenir MCU-PH, passer en plus une thèse de « sciences ».

engloberait tous les savoirs de l'urbanisme et qui s'imposerait aussi bien aux praticiens qu'aux chercheurs a désormais fait long feu » (Bourdin, 2015 : 13).

Dans la suite de ce chapitre, nous défendrons le point de vue inverse, c'est-à-dire celui de l'opportunité et de l'importance de la constitution d'un savoir scientifique de l'urbanisme, indépendant des logiques praticiennes, sans les nier, mais en les considérant comme des *objets* de recherche. Par ailleurs, nous le verrons, l'idée n'est pas d'instituer « *une grande science de synthèse qui s'imposerait* » à tous (*idem*), mais bien d'un nouveau pilier, rigoureux méthodologiquement et qui chercherait à identifier et à expliquer des régularités dans l'ensemble de ces cas qu'on pourrait penser « uniques ». Ceci semble nécessaire pour l'édification d'un savoir explicatif en urbanisme, indépendant des logiques praticiennes.

La nomothétique pour intégrer mieux théorie et empirie

Si l'urbanisme n'a jamais connu de courant proche d'une science dite « positive », et ainsi n'a jamais réellement pu construire un socle de savoirs théoriques autonomes, il n'est pas trop tard pour s'en rapprocher. Nous proposons ainsi une troisième voie, difficile, exigeante, celle de recherches dites « nomothétiques » qui visent à identifier avant tout les régularités dans des corpus conséquents de cas d'études empiriques. Il s'agit bien entendu d'une voie déjà empruntée par d'autres sciences humaines et sociales, dès les années 1970, et qui a généré beaucoup de débats en leur sein. Cette piste est une occasion pour aller dans le sens de la constitution de théories « réalistes », qui prennent en compte le « réel » (ou plutôt des données qui tentent de l'objectiver) et sont par définition non « instrumentales » (*càd* qui ne serviraient qu'à guider les acteurs de l'urbanisme sans proposer de représentation ou d'explication du monde réel) (Faludi, 1973, p. 26). Nous consacrons le point suivant (4.2) à ces approches afin de les situer dans l'histoire des sciences. Cette voie nomothétique semble potentiellement pertinente, tant pour répondre aux incapacités du champ international à structurer des lois et théories, qu'aux difficultés du champ français à s'y faire une place. Il s'agit d'une troisième voie qui - au contraire des deux précédentes - affirme la différence forte et nette qui existe en urbanisme entre le monde des praticiens et le monde de la recherche.

Ces deux univers ont en effet des méthodes, des rythmes et des finalités si différentes que l'idée qu'ils forment un *continuum* semble suspecte intellectuellement parlant. Cette troisième voie affirme que ces praticiens, leurs projets, plans, réalisations et les processus d'élaboration dans lesquels ils opèrent sont un des objets principaux de ces recherches.

Par rapport au système actuel de constitution des connaissances en urbanisme de planification (Figure 4.1) les recherches nomothétiques ne visent pas à remplacer ou à prendre la place, bien au contraire. Dans une logique de pluralité épistémique il est pertinent, voire rassurant, que plusieurs types d'approches - à la fois concurrente et collaboratives - appréhendent des réalités communes. Les recherches nomothétiques viendraient alors compléter (ou rééquilibrer) ce système ternaire, pour y intégrer des logiques à la fois systématiques, non-normatives, critiques, reproductibles et méthodologiquement explicites, appuyées sur des données empiriques conséquentes.

4.2 Pour des approches nomothétiques en urbanisme

Nomothétique, à la recherche des régularités

L'épistémologie nomothétique en sciences humaines est un emprunt aux sciences de la nature (Weisser, 2006). Elle consiste à rechercher des régularités dans des jeux de données volumineux, de les interpréter et, parfois, de transformer ces régularités en règles ou lois scientifiques sujettes à réfutation permanente. En philosophie des sciences, la nomothétique est opposée à la conception idiographique qui vise à décrire et expliquer des phénomènes uniques.

Les concepts d'idiographie et de nomothétie en sciences viennent du mouvement néo-kantien, à la fin du XIX^{ème} siècle en Allemagne autour de figures comme Wilhelm Windelband (1848-1915) puis plus tard autour d'Heinrich Rickert (1868-1936). Une opposition entre ces deux approches de la connaissance existe déjà chez Immanuel Kant (1724-1804), entre une tendance à la généralisation et une tendance à la spécification. Cela dit, les termes respectifs, « nomothétique » et « idiographique » sont plus récents et émergent au tournant du XIX^{ème} et XX^{ème} siècle. A cette époque, une question majeure consiste notamment à savoir si les sciences historiques (nous dirions aujourd'hui sciences sociales ou humanités) peuvent ou doivent suivre les mêmes procédés de validation que les sciences naturelles, et si elles ont les mêmes finalités. D'après Windelband (1894) il existe deux types de postures scientifiques, celles qui cherchent à établir des lois, les sciences *nomothétiques*, et celles qui cherchent à identifier des événements uniques et à comprendre leur survenue, les sciences *idiographiques*.

Plusieurs usages contemporains erronés de cette distinction « idiographique-nomothétique » ont pu être identifiés notamment en psychologie (Lamiell, 1998). Chez Windelband (1894) il n'est nullement défendu que les approches idiographiques seraient moins ou non-scientifiques que les approches nomothétiques. Ces deux approches de la connaissance participent simplement chacune de leur manière à la science. De plus, il n'est pas question de classer des sciences qui seraient par « essence » soit idiographique soit nomothétique. Bien au contraire, cette distinction est purement formelle, un même objet peut être abordé des deux points de vue. La méthode choisie dépend alors entièrement du but ou de l'objectif de l'enquête (Kinzel, 2020).

Quand l'équilibre entre idiographie et nomothétie permet un dépassement

Historiquement, le chemin relativement classique suivi par de nombreuses disciplines, quel que soit leur objet, est de commencer par une collection d'observations individuelles, atomisées, effectuées par une pluralité de chercheurs s'intéressant aux particularités des différents phénomènes uniques observés, pour petit à petit identifier - par induction - des lois générales qui permettent d'expliquer tous ces cas. Se structurent alors des approches *nomothétiques* qui permettent d'identifier des régularités (et des singularités par rapport à ces régularités) dans les phénomènes, que ceux-ci relèvent des sciences naturelles ou des sciences humaines et sociales. En d'autres termes, ces approches proposent de porter une attention

particulière à l'administration de la preuve en construisant des modèles associant des facteurs explicatifs qui permettent d'expliquer les variations d'un phénomène donné, tout en accompagnant ces modèles de discours explicatifs et d'interprétations jugées convaincantes par leurs pairs. Les modèles statistiques, souvent employés, servent alors à dégager les faits essentiels et à faciliter leur représentation.

« *Nomothétique* » ne signifie pas nécessairement « *déterministe* »

Une précision est fondamentale pour bien comprendre le propos développé dans ce chapitre. Lorsqu'on parle des approches nomothétiques comme permettant d'établir des lois scientifiques, il n'est généralement pas question de lois *déterministes-prédictives*, contrairement à ce qu'on pourrait penser en associant trop rapidement l'idée de lois à l'idée de déterminisme. Le déterminisme en science, hégémonique jusqu'il y a environ 150 ans, considérait les événements, personnes et phénomènes comme des maillons d'une chaîne causale, l'un déterminant l'autre. Il s'agit d'une généralisation longtemps hégémonique (et abusive) des découvertes de la science dite « classique » et notamment de la physique newtonienne de la fin du XVII^{ème} siècle. Ce paradigme affirme qu'avec des conditions initiales précises, il est toujours possible de prédire la trajectoire d'un « individu » qu'il s'agisse d'un astre, d'un atome ou même, selon certaines théories scientifiques du XIX^{ème} siècle, du comportement humain. Personne ne remet aujourd'hui en cause les découvertes d'Isaac Newton sur la chute des corps et sur le mouvement des astres. Il est néanmoins établi aujourd'hui qu'il s'agit là de situations simplifiées, idéalisées, et nullement généralisables ni à toutes les échelles ni pour tous les problèmes posés par la science (Prigogine & Stengers, 2005). Le grand tort de la science dite « classique », des héritiers de Newton, aura été de penser ces forces comme universelles (des astres jusqu'au microscope), à les penser dans un monde irréversible où la flèche du temps n'existerait pas, et où toute loi serait réductible aux « individus » (*à* de penser que si on est capable de prédire la trajectoire d'une particule, alors on est capable de comprendre l'ensemble d'un système) (Prigogine & Stengers, 2005). Dans de nombreuses disciplines des sciences humaines et sociales, de telles lois déterministes sont apparues entre le milieu du XIX^{ème} siècle et le milieu du XX^{ème} siècle, posant pour une bonne partie d'entre-elle de graves questions éthiques (eugénisme, behaviourisme, théorie de l'espace vital en géographie...) et problèmes épistémologiques (déterminisme psychique freudien et son irréfutabilité) (voir Tableau 4.1).

« La science moderne, suivant la poussée des découvertes newtonienne, a structuré et défini des pans entiers de la science, qui ont, pour certains, été largement rediscutés mais qui infusent toujours beaucoup. Soyons clairs : nous nous retrouvons dans un monde irréductiblement aléatoire, dans un monde où la réversibilité et le déterminisme font figure de cas particulier, où l'irréversibilité et l'indétermination microscopique sont la règle. » (Prigogine & Stengers, 2005, p. 40).

A cette idée de déterminisme, aujourd'hui largement minoritaire (à part pour certaines applications spécifiques comme le mouvement des astres et la chute des corps) s'oppose l'idée de lois *stochastiques* qui ont des postulats bien différents. Ces lois affirment le caractère en partie aléatoire de tout phénomène de l'univers, naturel comme social ou humain. Puisque l'aléatoire est un ingrédient non négligeable des choses (évolution des espèces, déplacements des particules, pratiques sociales...) il en découle une impossibilité de

construire des lois prédictives reposant sur le concept de *trajectoire individuelle* (qu'il s'agisse de personnes, de villes, de particules etc.). *A contrario*, les lois stochastiques, non-réductibles à un individu, et portant sur de grands nombres d'observations, proposent autre chose : identifier, par les *probabilités*, des régularités au sein des *populations* (d'individus, de comportements, de phénomènes, d'espèces) qui s'expliquent par les *relations entre les individus* et le hasard (Girel, 2015; Prigogine & Stengers, 2005).

Opposer lois stochastiques et lois déterministes, et chercher celles qui seraient les « vraies » lois de la nature et des hommes n'a pas d'intérêt majeur. Il est des problèmes (moins nombreux) qui peuvent se résoudre par les *trajectoires individuelles* et justifient certaines lois déterministes (comme les trajectoires des astres), et d'autres (bien plus nombreux) par les *probabilités* des lois stochastiques (Prigogine & Stengers, 2005).

Il est établi depuis Heisenberg (1930) et son principe d'incertitude que dans tout phénomène et dans toute mesure effectuée réside un élément essentiel d'incertitude. Ainsi, dans ce paradigme, les lois déterministes sont considérées comme ayant un élément d'incertitude très faible, négligeable. Les lois déterministes ne sont donc pas d'une nature différente des lois stochastiques ou descriptives, elles diffèrent simplement en degré d'incertitude (Bishop, 1978).

Discipline	Approche idiographique <i>Entité étudiée</i>	Approche nomothétique <i>Population constituée</i>	
		Lois et théories <i>déterministes</i>	Lois et théories <i>stochastiques</i>
Biologie	Biologie descriptive, classificatrice et « accumulative » <i>L'animal / le végétal / l'espèce</i>	Déterminisme biologique, sous ses formes anciennes qui ont posé de graves problèmes éthiques (eugénismes), et résurgences contemporaines de travaux en biodéterminisme	Biologie darwinienne des <i>populations</i> , des groupes d'espèces, de la compétition et de la coopération entre espèces Les espèces entre elles et en relation avec leurs milieux
Physique / Astronomie	Des premières observations en astronomie chez les babyloniens, les grecs, dans les civilisations amérindiennes à la constitution des premiers modèles et lois prédictives jusqu'aux principes d'Isaac Newton sur la chute des corps et la loi universelle de la gravitation <i>L'atome / la particule / les astres</i>	Thermodynamique boltzmannienne, mécanique quantique Identification de lois générales (physique des populations) ne nécessitant pas de recours aux trajectoires des atomes, uniquement sous une représentation probabiliste. <i>Les systèmes thermodynamiques</i>
Psychologie / Psychiatrie / Psychanalyse	'Unmutilated' conceptualization of the psychological processes; 'Uniqueness' of the individual (Thomae, 1999) <i>L'individu</i>	"Déterminisme psychique" de Sigmund Freud Mais est-ce une science dans la mesure où elle ne permet pas la réfutabilité de ses principes ? (Popper, 1935) Behaviourisme (là aussi quelques graves problèmes éthiques)	"The requirement of nomothetic science asks for the controlled gaining and analyzing of information." <i>Cohortes d'individus</i>
Sociologie	Approche compréhensive, descriptive, qualitative <i>L'individu</i>	« Fatalisme sociologique » (Fugier, 2008)	"Déterminisme sociologique" (mal nommé, car cela correspond bien plus à du stochastique) / <i>Habitus</i> / Modèles spatiaux de l'Ecole de Chicago <i>La société, les groupes sociaux et les interactions sociales</i> qui encadrent en partie les conduites individuelles
Anthropologie	<i>Le groupe</i> (vu comme entité)		Comparaison / généralisation de travaux sur des groupes différents <i>Les groupes humains</i>
Histoire	Démarche historique classique, descriptive et explicative <i>Evènements</i>	Matérialisme historique (Karl Marx). Les événements historiques comme étant déterminés par des rapports entre classes sociales et par l'évolution des moyens de production.	Les approches nomothétiques en histoires recherchent des récurrences, des lois de répétitions et des cycles. <i>Lois, répétitions, cycles historiques</i>
Géographie	Géographie qualitative, approches sensibles du paysage <i>Le territoire / le paysage</i>	Géographie déterministe « allemande » du XIXème s. (Friedrich Ratzel, Carl Ritter)	Lois de Tobler Systèmes de villes Ecologie du paysage, etc.

Tableau 4.1 : Exemples d'approches idiographiques, nomothétique-déterministes (parfois très contestables sur le plan éthique et épistémologique) et nomothétiques-stochastiques (liste non-exhaustive) (Thomas Buhler – 2021)

Darwin, le double dépassement

Le premier exemple qui vient en tête, et qui est à la fois un dépassement de l'idiographique vers le nomothétique, et du déterminisme vers le stochastique est bien entendu Charles Darwin⁸⁷. Les naturalistes ont longtemps exclusivement travaillé à l'identification et la description d'espèces dans une approche idiographique permettant un catalogage du vivant. Charles Darwin ne fait pas autre chose en s'embarquant en 1831 à bord du *Beagle*, et ce pour cinq années passées en grande partie sur les côtes de l'Amérique du Sud. L'idée d'une théorie générale de l'évolution des espèces apparaît pendant ces années⁸⁸ mais elle mettra près de 28 ans à être achevée.

Les lois darwiniennes sont l'archétype ultime d'un double bouleversement, nomothétique et stochastique. Darwin fonde une théorie qui a pour elle un nombre réduit de principes relativement simples, qui permettent d'expliquer l'apparition, la disparition ou le foisonnement de l'ensemble des espèces quelle qu'en soit la période ou le milieu. A partir de là est institué un possible travail conjoint entre des naturalistes qui découvrent et décrivent de nouvelles espèces, uniques (de manière *idiographique*), et des théoriciens qui vont tenter d'expliquer, et d'amender ou de modifier la théorie par rapport aux nouvelles interrogations qu'apportent ces nouveaux cas (de manière *nomothétique*). Les biologistes portent d'ailleurs souvent les deux casquettes sans que cela ne pose quelque problème que ce soit.

Mais ce dépassement darwinien permet également autre chose : réaliser que tout système d'explication n'est pas nécessairement réductible aux individus. Dans la théorie de Darwin, ce sont bien les espèces, les « populations », qui sont à la fois parfois en concurrence ou en collaboration, qui sont les moteurs du changement ou de la disparition. L'exemple de Darwin montre bien qu'on peut trouver des lois, stochastiques, dont on ne sait pas quels vont être les effets sur *un* individu en particulier. Par contre, ces mêmes lois produisent des effets explicatifs dès qu'il y a une multiplication d'observations, et après une pluralité de générations.

A l'image de cette « biologie des populations », viendra peu de temps après un dépassement d'une partie de la physique newtonienne par la thermodynamique. Cette « physique des populations » ne dit rien des trajectoires individuelles des atomes ou particules, ce n'est pas son but, mais elle est capable de donner des lois probabilistes sur des ensembles d'atomes dans un contexte donné (Prigogine, 1997). Par exemple, les travaux de Ludwig Boltzmann ont montré qu'au sein d'un ensemble d'atomes d'un gaz rare, à une température fixée, la distribution des vitesses de ces atomes suit une courbe gaussienne.

⁸⁷ N'oublions pas Alfred Russell Wallace qui a eu la même idée quelques années avant la publication de *l'Origine des espèces* et en avait courtoisement informé Darwin.

⁸⁸ Il s'appuie aussi bien entendu sur des éléments précédents, comme ceux de Jean-Baptiste de Lamarck.

Un mouvement général des sciences qui concerne aussi les sciences de l'homme

Ce dépassement de descriptions à l'échelle individuelle, d'abord par la proposition de lois déterministes, puis ensuite par des lois stochastiques non-réductibles aux individus n'est pas l'apanage des sciences dites « naturelles ». A la fin du XIXème et au début du XXème siècle, les sciences de l'homme sont souvent passées par une phase de recherches de lois déterministes, par mimétisme des sciences de la nature. Les résultats n'en furent pas toujours heureux, que ce soit en termes éthiques ou tout simplement épistémiques. On peut penser à des courants aussi divers que le behaviorisme de John B. Watson (stimulus-réponse), au déterminisme géographique allemand de Friedrich Ratzel, et même au matérialisme historique marxien qui tous trois cultivent le déterminisme (en d'autres termes, s'il y a les conditions initiales attendues, alors il y aura le résultat escompté).

Depuis ces premiers temps plus ou moins tumultueux, de nombreuses disciplines des sciences humaines et sociales se sont peu à peu organisées selon un schéma dual. La psychologie s'est construite autour de deux pôles, l'un *idiographique* (s'intéressant plus à la personnalité, à l'unicité de l'individu) et l'autre *nomothétique-stochastique* à la recherche de régularités au sein de populations pour en tirer des lois et théories (comme la loi de l'effet, loi de Fitts, la théorie de l'engagement etc.) (Thomae, 1999). Ces deux pôles interagissent de temps en temps, notamment lorsque certains cas peinent à être expliqués par les théories en place.

Plus proche de l'urbanisme, les modèles de la ville américaine des sociologues Robert Ezra Park et Ernest Burgess de l'École de Chicago peuvent être tout à fait compris comme ayant une ambition nomothétique. Là encore il s'agit dans un premier temps d'une collection de monographies descriptives, documentées (Park est journaliste de formation) pour ensuite faire émerger des lois génériques et des cartes simplifiées applicables dans de nombreux cas. Ces schémas cartographiques ne sont pas pensés comme étant fixes, mais comme devant permettre de nouveaux échanges avec des observations ultérieures qui viendraient les compléter⁸⁹ (Joseph & Grafmeyer, 2009).

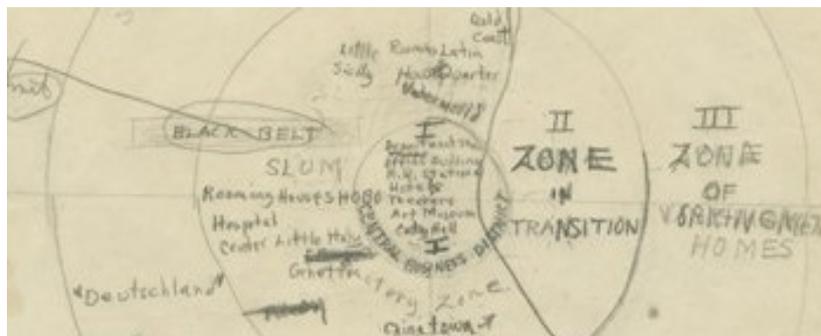


Figure 4.3 : Modèle des villes américaines (extrait des croquis d'Ernest Burgess) (Choldin, 2015)

⁸⁹ C'est d'ailleurs précisément ce qu'il s'est passé à partir des années 1950 avec le courant de la 'Social Area Analysis', puis dans les années 1970 à 1990 avec l'écologie sociale factorielle où les chercheurs, grâce aux statistiques publiques et à l'essor des ordinateurs et des analyses multivariées, ont pu tester la validité des modèles de l'école de Chicago (Janson, 1980).

Proche également de l'urbanisme, la géographie a connu des débats importants et prononcés dans les années 1970 et 1980, et qui perdurent toujours aujourd'hui. D'après Hervé Gumuchian et Claude Marois (2000), la double vision idiographique et nomothétique a toujours existé en géographie, sans être nommée de la sorte, depuis au moins la Grèce Antique, entre une recherche de généralisations d'une part, et la volonté d'une description spécifique des lieux, par la géographie de l'exploration de « nouvelles terres ». La question s'est reposé au cours du XXème siècle. Certains géographes ont privilégié soit les approches *nomothétiques*, soit *idiographiques*, énumératives et descriptives pensées chacune comme la seule réelle approche qui convienne. D'autres ont pris position pour un équilibre entre les deux comme (Gumuchian & Marois, 2000). Un peu plus tard, dans les années 1950 et jusqu'aux années 1980, s'opère une remise en question de la géographie classique critiquée car trop descriptive et non-explicative. Cette « révolution quantitative » voit éclore des modèles et théories inspirés fortement d'autres disciplines, sciences humaines et sociales mais aussi de la cybernétique ou des sciences de la nature, et cherchant à établir des connaissances théoriques établies sur des grands corpus de données empiriques, et sur les toutes nouvelles capacités de traitement des données (Burton, 1963). Ces travaux qui se revendiqueront peu à peu d'une géographie dite « théorique et quantitative » cherchent à comprendre les dynamiques spatiales en intégrant facteurs spatiaux et non-spatiaux. La vision nomothétique tend à s'imposer alors en géographie, forte de ses démonstrations théoriques, et sera à son tour discutée et contestée par la géographie critique et radicale qui deviendra à son tour dominante.

Pour explorer le champ des « possibilités » que donnent à voir des paradigmes qui laissent une place à l'aléatoire, il semble pertinent de faire une place dans chaque discipline, à la fois aux approches *idiographiques* et aux approches *nomothétiques-stochastiques*. Dans le champ scientifique contemporain, une grande partie des disciplines ont à la fois ces deux courants, comme l'identifiait il y a longtemps Windelband (1894) (voir Tableau 4.1). Cela s'est opéré il y a souvent plus d'une centaine d'années, par une migration des méthodes de la statistique vers des nouveaux champs où on ne l'utilisait pas auparavant. Cette pluralité épistémique, nécessaire, fait écho à une pensée de Blaise Pascal, citée par Ilya Prigogine (1997).

« Je ne peux pas croire que je comprenne le particulier si je ne comprends pas le tout,
et que je comprends le tout si je ne comprends pas le particulier »

Or, comme nous l'avons vu plus tôt, l'urbanisme de recherche semble une des rares disciplines à ne pas connaître cet équilibre entre deux approches, mais à pencher fortement du côté idiographique, et du côté théorique-conceptuel, et cela vient malheureusement empêcher une montée en généralité des constats identifiés.

Vers un « urbanisme des populations⁹⁰ » ?

En tant que phénomène à analyser, les processus d'élaboration de l'urbanisme praticien présentent un équilibre entre une part d'aléatoire et une part de prédictible, de déterminé. Il serait difficile d'imaginer des processus d'élaboration de plans totalement aléatoires, régis par le chaos, et dont aucune structure ne pourrait ressortir. De même, une prédiction totale qui permettrait de connaître le discours que l'on trouvera dans la prochaine révision d'un plan avant le lancement de son élaboration n'est pas convaincant non plus. Il y a certes des cadres culturels (cultures de planification), légaux (contextes légaux nationaux), de relations entre autorité centrale et locales (contrôle et/ou financement) qui jouent différemment selon les tailles des villes. Cela dit, il n'est pas possible d'estimer ou d'expliquer l'ensemble des trajectoires discursives suivies par les villes. Le contre-exemple systématique des discours d'Aix-en-Provence, dans les régularités identifiées dans le chapitre 3, montre bien que des lois *déterministes-prédictives* seraient inadaptées face à la complexité (au moins partielle) des phénomènes de planification locale.

Le caractère partiellement aléatoire semble également être une évidence. Tout plan d'urbanisme ou projet s'explique par certains constituants qui relèvent de l'aléatoire et des interactions entre individus sur un territoire. On peut penser ici à la survenue d'un évènement extérieur qui focalise l'attention médiatique et l'opinion (comme par exemple un accident grave sur un site désaffecté dont la déconstruction va être accélérée, un phénomène de « panique morale » suite à des émeutes urbaines etc.), à la constitution ou non de groupes d'opposants à un plan ou un projet, ou des choses bien plus « petites » mais dont l'impact potentiel peut être non-négligeable sur le résultat final : l'humeur de tel ou tel acteur à une réunion, l'absence ou présence de ces acteurs à certaines réunions, leur prise de parole ou non, etc. et qui dessinent une trajectoire particulière, assez difficile à prédire *a priori*.

A la suite de l'énumération des différents éléments spécifiques et aléatoires d'un cas particulier arrive en général un argument des opposants aux logiques nomothétiques : le « tout est différent » (Bishop, 1978). Cet argument consiste à penser que tout cas, tout plan, tout projet, toute ville étant de fait différente, il n'est pas pertinent de chercher des régularités. En effet, planifier les déplacements à Marseille n'est pas la même chose que planifier les déplacements à Strasbourg ou à Nantes. Les acteurs sont différents, le territoire n'a pas les mêmes enjeux, le même historique, les mêmes populations, ni les mêmes répartitions dans l'espace. Soit. Les géographes répondent à cela qu'il n'existe pas dans la nature deux pierres identiques, et pourtant qu'il existe des lois scientifiques qui portent sur les pierres (Bishop, 1978; Schaeffer, 1953). Unicité des individus ne veut pas dire impossibilité de lois générales.

Les approches nomothétiques ne présument pas de caractères réguliers, mais correspondent à des méthodes qui permettent de tester l'existence ou non de ces régularités (Bishop, 1978). En effet, nous l'avons vu plus

⁹⁰ Cette formule, particulièrement polysémique, sera probablement à éviter pour faire comprendre la démarche. Mais à la suite de la « biologie des populations » et de la « physique des populations », on se comprend.

tôt, en comparant ces cas tous particuliers avec une multitude d'autres, dans l'espace et le temps, il est tout de même possible d'identifier des régularités qui dépassent la seule échelle individuelle. Par sa nature partiellement prédictible et partiellement aléatoire, l'urbanisme est un domaine où peuvent potentiellement être opérantes les *lois stochastiques* qui ne sont pour l'heure que très peu explorées par le champ⁹¹.

Critiques des approches nomothétiques

Les approches nomothétiques se sont diffusées dans les années 1970 et 1980 dans de nombreuses disciplines des sciences humaines et sociales, et ont bien entendu, comme toute proposition scientifique, généré des oppositions et des critiques (Weisser, 2006). Un premier argument pointe le coût particulièrement élevé pour arriver à une analyse statistique, surtout lorsqu'une enquête de terrain est menée. Mais ce point ne nous concerne finalement que partiellement, puisque nous prenons appui sur des données que nous pourrions qualifier de « non sollicitées » par le chercheur : les plans d'urbanisme sont élaborés de toute façon, qu'il y ait des chercheurs qui s'y intéressent ou non. Pour le reste, et notamment pour les analyses de contenu visuel, effectivement, le coût semble encore conséquent en temps.

Un deuxième argument est plus fondamental. L'approche nomothétique peut être qualifiée par certains de « synecdoque » (Weisser, 2006) c'est-à-dire d'un protocole qui prendrait des constats partiels pour des généralités. En d'autres termes, ces protocoles éluderaient petit-à-petit des éléments jugés non-pertinents, dans la phase de collecte des informations et dans la phase d'analyse. L'attention du chercheur se focalise par conséquent sur un petit nombre de variables et considère les autres éléments comme du « bruit » (Weisser, 2006). Cette critique n'est pas sans fondement, cela dit dans notre cas, nous éliminons très peu d'éléments des discours (les annexes des documents tout au plus) et cultivons au contraire l'idée de tendre vers des corpus exhaustifs. Pour ce qui est des analyses factorielles, effectivement, il y a un risque de se focaliser exclusivement sur le ou les deux facteurs les plus explicatifs, une fois interprétés. Cela dit, par l'indication du pourcentage d'inertie, explicatif de la variance générale, nous sommes en mesure de distinguer des modélisations statistiques qui ont un pouvoir explicatif fort (quand un seul facteur explique à lui seul 36% de la variance pour 13 variables, comme dans le cas de la comparaison franco-britannique) et d'autres où le pouvoir explicatif est plus faible, et parfois négligeable.

Enfin un dernier type de critique porte sur le fait que les lois identifiées par les approches nomothétiques sont (parfois) des évidences. Alors, certes, certaines lois ne sont pas révolutionnaires dans le champ de la connaissance, mais une évidence n'est, après tout, sur le plan scientifique qu'une hypothèse qui n'a pas été testée largement. Plus précisément, tester ces hypothèses jugées comme étant « évidentes » permet parfois de déboucher sur des résultats qui les invalident totalement (*cad* qui invalident la loi) ou partiellement (*cad*

⁹¹ Un jour, peut-être, il sera temps en urbanisme de proposer une lecture qui pourrait aller au-delà de l'idiographique et du nomothétique-stochastique, en analysant les effets d'émergence de certains phénomènes à certains moments, dans certains contextes spécifiques. Comme le font les biologistes en analysant les structures dissipatives, ou comme les physiciens qui analysent des phénomènes comme l'élimination adiabatique. Ces recherches émergent même déjà en sciences sociales (Weidlich, 2013).

qui la limite à un domaine de validité réduit). En géographie, les lois de Waldo Tobler (1970) (et notamment la première⁹²) peuvent sembler être des évidences, seulement elles reposent sur une validation empirique conséquente qui permet d'affirmer des régularités qui semblent immuables, qui ouvrent de nouvelles perspectives (comme l'analyse de l'autocorrélation spatiale de certains phénomènes) et qui constituent le propre même d'une discipline scientifique qui a ses spécificités. L'urbanisme aura peut-être un jour ses « lois de Tobler », mais pour l'instant elle n'en a pas.

Les « régularités » (du chapitre 3) sont-elles des « lois » ?

Une fois toutes ces précisions apportées sur les approches nomothétiques, leur caractère essentiellement descriptif, explicatif et stochastique, il est possible d'affirmer que les régularités présentées dans le chapitre 3 sont des lois scientifiques, descriptives, non-prédictives et non-causales. A l'heure actuelle, bien entendu, elles sont des lois scientifiques de la plus petite taille possible, puisqu'elles ne sont opérantes que dans une « région » spécifique, dans un espace réduit (un échantillon des PDU français voire des LTP anglais) et dans une période réduite (les décennies 2000 et 2010). Mais il n'en demeure pas moins vrai que les méthodes présentées ne demandent qu'à être peu à peu appliquées à des corpus plus grands, dans l'espace et le temps, afin de tester ces « petites lois » qui ressemblent encore beaucoup à des hypothèses, et d'estimer leurs régions de validité. L'usage du flou discursif en planification urbaine est-il très différent d'un pays à l'autre ? La force du cadrage d'un contexte national, et le gradient qu'on peut apercevoir entre grandes villes et villes moyennes est-il perceptible dans d'autres pays ? Et si non, qu'est-ce qui peut expliquer ces écarts ?

On le voit avec ces premiers résultats, le développement d'approches nomothétiques permet d'obtenir des lois qui affirment l'existence de phénomènes très différents. Certains portent sur des principes *généraux* qui semblent communs au sein d'une « région », par exemple lorsqu'est affirmé que « les plans ressemblent plus à aux autres plans de leur génération qu'à leur propre version précédente ». On peut également affirmer des principes d'*opposition* structurants, comme l'effet des contextes nationaux sur les discours. Des phénomènes de *clusters* (ou regroupements) peuvent aussi être mis en évidence, comme dans les usages combinés du visuel et du textuel qui proposent quatre configurations pour 15 villes. Enfin, certains principes *majoritaires* mais non généraux peuvent aussi être identifiés, comme dans le cas du flou discursif qui peut augmenter dans un grand nombre de villes, mais pas toutes. L'urbanisme connaît probablement (c'est une hypothèse) beaucoup de lois descriptives qui fonctionnent dans un espace géographique et à une période particulière, comme le sont les régularités du chapitre 3. Probablement seul un nombre très réduit de lois universelles existent, mais il est particulièrement stimulant d'essayer de comprendre ce qui est commun à ce champ, ce qui pourrait être érigé comme socle de connaissance théorique, qui définirait – enfin - scientifiquement ce champ. Ces

⁹² "I invoked the first law of geography: everything is related to everything else but near things are more related than distant things."

recherches nomothétiques-stochastiques permettent alors d'identifier et de distinguer en urbanisme ce qui relève de l'aléatoire, des évolutions partagées, des oppositions structurantes et du permanent.

Pour des recherches « planonomiques »

Les termes « nomothétique » et « stochastique » étant assez extérieurs au champ de recherche en urbanisme, et pouvant potentiellement être excluants ou même compromettre leur diffusion au sein de celui-ci, nous proposons un néologisme pour désigner ce courant de recherches en émergence, celui de « planonomie ». Ce terme dit relativement bien que nous cherchons à faire, identifier des lois (*nomos*) dans les plans d'urbanisme, leur processus d'élaboration et plus largement dans l'ensemble des artefacts produits par l'urbanisme praticien (*plan*). De plus ce terme *plan* renvoie au terme *planning* qui désigne le champ de l'urbanisme. Par ailleurs, il fait également référence au terme néerlandais '*planologie*'⁹³ qui veut dire urbanisme praticien. Lorsqu'on remplace *logos* par *nomos* dans une logique de montée en généralité, et de recherche de régularités, cela donne « planonomie ».

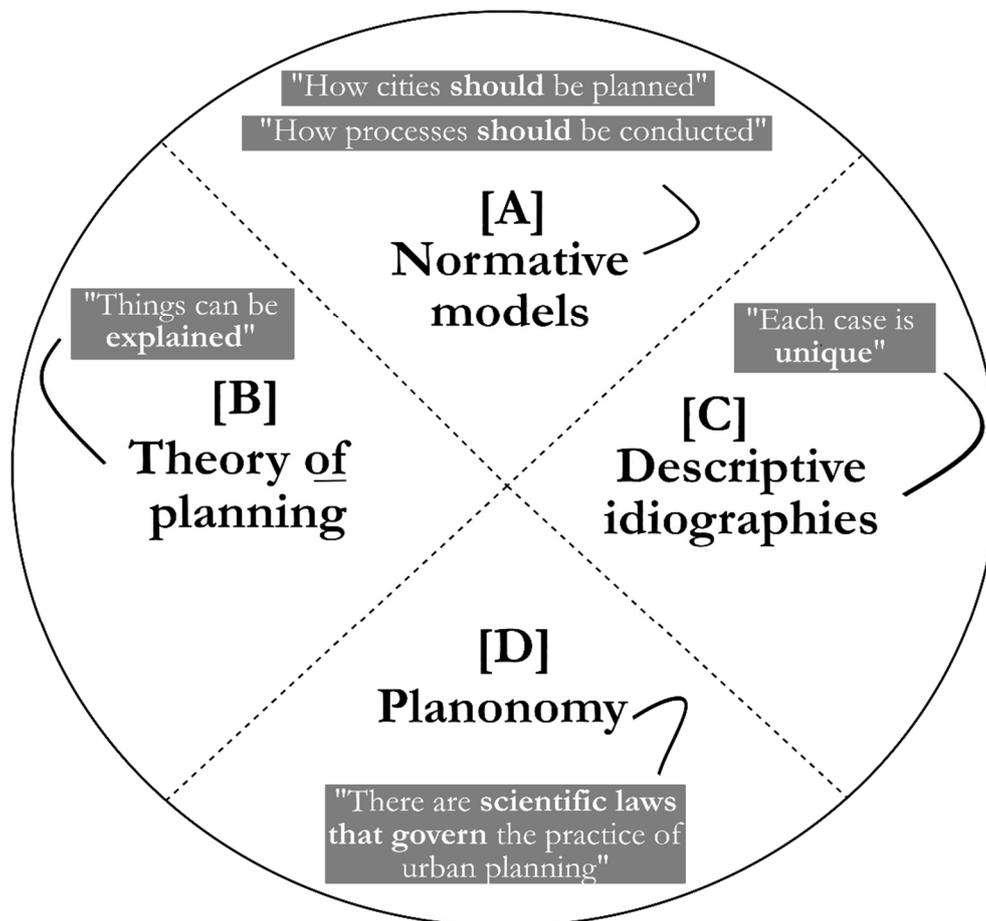


Figure 4.3: Vers un système pluraliste de construction des connaissances en urbanisme académique (Thomas Buhler – 2021)

⁹³ Un ami personnel (Niels Kropman) est d'ailleurs *planoloog* de profession.

La planonomie peut trouver sa place au sein d'un système plus ouvert de constitutions des connaissances en urbanisme académique (Figure 4.3). Cette inscription ne pourra se faire qu'à la suite de la démonstration de ses capacités à identifier des phénomènes nouveaux, à les expliquer et à permettre de trancher certaines questions « historiques » de l'urbanisme. Dans cette optique, une identification des perspectives tant théoriques que méthodologiques semble nécessaire à mener, afin de dessiner un horizon pour ces recherches en émergence.

4.3 Perspectives planonomiques

Afin de mener des recherches répliquables, explicites sur le plan méthodologique, et visant à identifier les régularités et des lois descriptives régissant l'exercice quotidien de l'urbanisme, trois types de chantiers s'ouvrent.

Le premier chantier, et le plus important, vise à conforter, à consolider et à diffuser les approches planonomiques au sein du champ (Figure 4.3). Le second vise à développer des échanges avec les chercheurs et chercheuses qui mènent des travaux en *theory of planning* et notamment dans le courant des *plans as signals*, tant les complémentarités entre modèles théoriques sur les « signaux » envoyés via les plans, et la planonomie semblent importants. Enfin, un troisième chantier vise à construire des interactions entre le pôle des régularités (*planonomie*) et le pôle des spécificités locales (*idiographies*) afin notamment de comprendre, par l'étude des cas extrêmes, qui ne suivent pas les grandes régularités observées ailleurs, en quoi ils diffèrent. Cela pourrait fonctionner par exemple pour Aix-en-Provence pour notre corpus, encore petit à l'échelle de la production mondiale contemporaine très « massive » de plans d'urbanisme, et pour de nombreux autres cas qui suivraient des trajectoires « autres ».

Chantier 1 : conforter, consolider et diffuser les approches planonomiques

Perspectives théoriques

Les premières perspectives qui se dessinent correspondent à une série d'hypothèses à tester relevant du champ de recherche, et pour lesquelles les approches planonomiques pourraient amener des résultats nouveaux ou complémentaires, à l'image du travail sur l'importance des contextes nationaux sur le local (Buhler & Stephenson, 2021). Nous identifions à l'heure actuelle quatre pistes théoriques prioritaires auxquelles pourrait largement contribuer les approches planonomiques.

Une première piste (T1) concerne le **test de l'idée souvent discutée en urbanisme d'une « européanisation » de la planification urbaine**. Afin d'apporter un nouvel éclairage sur ces questions, une analyse diachronique de nombreux plans locaux d'urbanisme de plusieurs pays européens et dont l'intégration à l'Union Européenne est très ancienne, ou plus récente, permettrait d'identifier ou non des mouvements de convergence, de divergence ou de clusters dans les discours des plans. Le cas particulier du

Royaume-Uni, intégré en cours de route et récemment sorti de l'UE, et les trajectoires discursives des villes britanniques pouvant être particulièrement intéressantes de ce point de vue.

A une autre échelle, et peut-être exclusivement sur des cas français, une question se pose quant **aux discours portés dans les documents par des intercommunalités suite à leur prise de compétence « urbanisme réglementaire »** / PLUi (T2). Il s'agira alors d'analyser les discours de communes prises séparément avant l'intégration intercommunale par leurs PLU, Cartes Communales etc., puis d'analyser les discours des premiers PLUi. L'hypothèse à tester serait alors celui d'un effet de centralisation des attentions et des propositions (pour les communes centrales, les plus peuplées), accompagné d'un mouvement d'effacement des plus petites communes dans les discours. Ce mouvement d'intégration intercommunale du '*planning*' n'est bien entendu pas exclusivement français et pourra être comparé avec d'autres cas, notamment européens.

Par ailleurs, on note depuis peu, dans la littérature, un intérêt pour les cultures « régionales » de planification (Purkarthofer et al., 2021). L'idée est assez proche de celle des *planning cultures* mais appliquées aux différentes régions d'un pays. Cette idée semble convaincante pour expliquer les manières de faire de l'urbanisme (praticien) en France, notamment dans la partie concertation-participation. **Ce concept de culture régionale d'urbanisme mérite d'être testé sur la base d'un nombre conséquent de plans, premiers produits matériels de ces cultures.** Une hypothèse à tester (T3) consiste à penser les discours de tels plans locaux comme dépendants (au moins en partie) de leur région (comprise comme région culturelle plus qu'administrative) ou si cette variable est négligeable lorsqu'on la mêle aux autres (taille de ville, couleur politique des exécutifs, pays, etc.). De même, il pourrait être pertinent d'analyser à la fois les discours des entités institutionnelles que sont les « Régions » (administratives cette fois) et des structures locales de ces Régions, afin de voir si elles partagent des traits discursifs distinctifs.

Une autre piste théorique, centrale mais peu abordée jusqu'alors à part par Paul Ryan (2006) de manière très ponctuelle et qualitative, concerne **les rapports très importants entre les discours des plans et leurs réalisations postérieures** (T4). L'hypothèse à tester pose l'idée que les plans qui sont les plus affirmatifs (mesurés par exemple par des types de verbes affirmatifs, des temps futurs n'utilisant pas le conditionnel, etc.) et les plus précis (géographiquement, temporellement, et en termes techniques) avec l'usage de visuels précis, sont aussi ceux qui se matérialisent le plus dans des réalisations concrètes *a posteriori*. Ce lien entre propositions urbanistiques et réalisations concrètes est fondamental pour le champ, et reste en grande partie inexploré.

Bien entendu ces pistes théoriques sont conditionnées par certains développements méthodologiques et le franchissement de certains obstacles.

Perspectives méthodologiques et verrous

Nous l'avons vu au chapitre 2, un des traits constitutifs de la *Critical Discourse Analysis* (CDA) est l'étude intégrée des textes, de leurs contextes d'élaboration et des pratiques sociales les entourant. Pour l'heure,

dans les recherches menées jusqu'à présent, les métadonnées accompagnant les documents ont consisté en des données de base permettant de constituer des sous-corpus à analyser par contraste (ex : couleur politique des exécutifs, type de structure portant les documents, décennie, présence d'un bureau d'étude en maîtrise d'œuvre document etc.). Cela était suffisant pour les premières recherches exposées au chapitre 3, mais le développement de métadonnées plus proches des « pratiques sociales » est nécessaire pour développer des approches intégrant plus et mieux ces documents dans leur contexte, notamment urbain⁹⁴. Cette **meilleure prise en compte du contexte urbain local** entourant l'élaboration d'un document est une première piste méthodologique (M1) et cela pourrait concerner les parts modales et leurs évolutions, des indicateurs liés à la morphologie de la ville et ses évolutions (ex : consommation foncière, etc.), aux budgets associés aux propositions développées dans les plans, et surtout à la réalisation effective de propositions tenus dans les plans, *a posteriori*. Tout cela permettrait de comprendre d'autres logiques potentiellement tout aussi explicatives que des raisons « internes » au processus d'élaboration.

Dans le même ordre d'idées, il semble également nécessaire (M2) de **constituer des métadonnées qui prennent mieux en compte la dimension diachronique**, et notamment certains indicateurs associés à la version n-1 du document, et à d'autres documents d'urbanisme sur le même territoire. On pourrait alors - peut-être - dessiner des logiques à plusieurs temps, comme celle qui semble présider de nombreux PDU de la génération « d'après » (l'investissement dans un tramway ou un BHNS). Les documents et leurs stratégies ne sont évidemment pas indépendants les uns des autres (Gallez & Maksim, 2007).

L'analyse des visuels produits et utilisés semble être une piste prometteuse pour comprendre les discours. Comme nous l'avons dit plus tôt, les analyses qualitatives de contenu restent particulièrement chronophages, surtout pour les photographies et les cartes, toutes deux composées d'un grand nombre d'éléments à identifier et auquel il faut associer une série d'indicateurs. La piste d'une **automatisation partielle** (M3) de ces analyses est à étudier tant les techniques de **reconnaissance d'images par intelligence artificielle** ont fait des progrès ces dernières années (par exemple, Fujiyoshi et al., 2019). Pour les photographies, assez typées et proposant des scènes relativement récurrentes, ces méthodes semblent ouvrir la voie à une substantielle économie de temps. Pour les cartes, ces méthodes semblent relativement moins pertinentes tant les légendes - textuelles mais en format graphique - permettent le plus souvent de comprendre leur sens.

Un autre défi méthodologique – de taille – réside dans la **constitution de bases de données relativement grandes** (M4) **de plans d'urbanisme**, de l'ordre de plusieurs centaines ou de quelques milliers, dans des contextes locaux et nationaux différents. L'accès aux documents constitue naturellement un verrou, et notamment lorsqu'il s'agit de remonter dans le temps pour trouver des documents caducs et qui ne sont plus en ligne. Il s'agira aussi de permettre des analyses qui combinent des documents de types différents

⁹⁴ A l'image de ce que nous avons fait en fin de chapitre 2 sur l'analyse croisée entre parts modales « réelles », et « parts modales » dans les textes et les visuels.

pour des mêmes villes (PDU avec PLU, SCoT et PLH pour les cas français par exemple). En constituant de tels corpus diachroniques, multisites et multi-documentaires, il devient alors possible de distinguer sur le temps long, les discours qui renvoient à une époque, ceux qui sont associés à un type de document et ceux qui seraient propres à une ville indépendamment de la période. Bien entendu, l'impermanence du cadre légal en France, comme dans quelques autres pays, est un verrou dans certains cas pour des analyses longitudinales. On peut très bien imaginer que d'ici une décennie les PDU, devant déjà muter en « Plan Mobilité » aillent jusqu'à systématiquement être intégrés dans des plans uniques de type PLUi-HD (Habitat et Déplacements), puisque ceci est déjà une possibilité et une réalité pour certaines agglomérations volontaires. L'intégration de nombreux enjeux est bien entendu une solution qui semble pertinente pour les territoires afin de mieux articuler les enjeux. Par contre, cela complique fortement les analyses diachroniques en recherche, de la même manière que lorsque deux villes « fusionnent » dans la même métropole, à l'image d'Aix et de Marseille.

Bien qu'il s'agisse d'un verrou particulièrement important, la différence entre les langues n'est pas totalement insurmontable lorsqu'on constitue des grandes catégories lexicales propres au domaine de la planification. Ainsi, pour faciliter ces comparaisons (M5) la **constitution de catégorisations multilingues**, en partenariat avec des linguistes semble nécessaire, au moins dans quelques langues européennes dont certaines pourraient concerner plusieurs pays dans le monde (le français, l'anglais, l'espagnol, l'allemand) pour commencer. Ces catégorisations pourraient alors être mis à disposition pour une diffusion plus large de ces méthodes.

Une autre piste, plus proche des sciences du langage, proposée par Virginie Lethier et sur laquelle nous travaillons actuellement, consiste à intégrer dans les analyses de données textuelles des analyses ne se situant pas à l'échelle du mot (ou de l'entité simple) mais à **l'échelle de l'entité complexe** (M6). En d'autres termes, il s'agit **d'identifier des suites de mots qui ont du sens dans le contexte de planification urbaine** (par exemple : « plans de déplacement urbains », « vélo à assistance électrique », « personne à mobilité réduite », « stratégie partenariale » ...) et de considérer ces entités complexes comme unité de base dans les requêtes et modélisations statistiques. En effet, il ressort de recherches menées sur d'autres cas de discours institutionnel que cette analyse à granulométrie variable permet de prendre en compte les fines nuances à côté desquelles passent parfois la textométrie. Par exemple lorsque sont analysés les discours de la Banque Centrale Européenne (BCE) dans le temps, avant et après la crise financière de 2007, les mots ou lemmes semblent stables. Mais lorsque sont analysés les entités complexes, il est possible d'identifier que les adjectifs associés à certains mots centraux (type « banque », « croissance », « économie ») ont - eux - beaucoup changé (Lethier, 2018). Ces nouveaux types d'analyse permettent de prendre en compte encore mieux la spécificité des discours institutionnels où le sens réside souvent plus dans l'adjectif associé au nom qu'au nom lui-même.

Une ultime piste méthodologique, et non des moindres, revient à diversifier les sources sur lesquelles portent les approches planonomiques (M7). Bien entendu, les plans d'urbanisme ne concernent qu'une partie

- importante - de l'ensemble des propositions et artefacts issus du champ praticien. Un travail similaire pourrait tout à fait être mené **sur des documents lié à des projets spécifiques**, qu'ils soient étiquetés « projet urbain », « écoquartier », « réaménagement des quais », « renouvellement urbain » ou autres. Des approches systématiques, portant sur les discours textuels et visuels, sur de larges corpus, dans des pays et des langues différentes permettraient probablement de déceler ce qui renvoie au général, aux évolutions spécifiques, au contexte ou à l'aléatoire⁹⁵. Bien entendu, il n'existe pas de document aussi normé que les plans d'urbanisme, qui facilite la comparaison de cas. Un travail méthodologique peut s'ouvrir pour travailler sur ces autres mondes de l'urbanisme.

Toutes ces pistes - théoriques et méthodologiques - dont la liste n'est bien entendu par exhaustive permettent d'envisager des recherche planonomiques plus robustes et significatives puisqu'elles porteraient sur des corpus plus importants, prenant mieux en compte les contextes urbains passés et présents dans lesquels les documents et projets sont élaborés. En parallèle à cela, et comme évoqué plus haut, un second chantier concerne l'articulation avec certaines approches théorico-conceptuelles, et notamment le courant '*plans as signals*' que nous avons abordé en fin de chapitre 1.

Chantier 2 : articuler les 'theories of planning' et la planonomie

Le courant que nous avons dénommé '*plans as signals*' (Hopkins, 2001; Hopkins & Knaap, 2018; Kaza & Hopkins, 2009) présente plusieurs complémentarités avec les approches planonomiques. Tout d'abord, il s'agit d'un rare courant théorique qui prenne au sérieux les plans (documents), et les considèrent comme intégrant certains signaux envoyés par certains acteurs à d'autres. Les plans (documents) sont des écrits qui portent une partie de signaux cryptés, cachés ou explicités, porté par certains acteurs ou certaines coalitions d'acteurs en cours de processus. Ces mêmes plans (documents) sont également intéressant à analyser lorsque certains sujets en sont absents. Tout ceci pousse à articuler plus fortement cette position théorique, qui pour l'instant n'a été testée - qualitativement - que sur un nombre réduit de cas états-uniens, avec les approches planonomiques qui sont par nature contrastives, c'est-à-dire qui comparent les discours de différents documents entre eux. Cette articulation semble tout à fait souhaitable pour l'édification de connaissance théoriques nouvelles et testées empiriquement. Elle pourrait également se combiner avec des séries d'entretiens plus conséquentes avec les acteurs d'un ou de plusieurs plans, afin d'identifier leurs stratégies d'explication, de dévoilement, de cryptage ou d'effacement de leur part, et en quoi cela oriente ou n'oriente pas la constitution des discours de la planification.

⁹⁵ Une piste mène notamment à l'analyse des discours de la presse locale sur ces projets pour identifier de possibles récurrences dans le *storytelling* urbain (Comby, 2013; Matthey, 2014).

Chantier 3 : dialogues entre régularités et unicités des cas avec les recherches idiographiques

Enfin, pour le troisième chantier il est nécessaire de prendre en compte la pensée de Blaise Pascal déjà citée plus haut⁹⁶. Quels que soient les résultats (lois locales ou généralisables) que les approches planonomiques pourraient identifier, les recherches idiographiques portant sur le spécifique, sur l'unicité de certaines villes ou projets sont également fondamentales pour faire avancer les connaissances en urbanisme. Ainsi, un chantier en commun pourrait d'arriver à expliquer pourquoi certaines villes, à certaines périodes semblent sortir de trajectoires collectives « moyennes » ou « majoritaires ». On peut bien entendu penser ici au contre-exemple systématique (et rassurant, d'un certain point de vue) à nos analyses, fourni par Aix-en-Provence. Nul doute que dans l'ensemble des régularités identifiées résisteront toujours un nombre réduit de villes dont la singularité permettra de sophistication nos interprétations. Après tout, dans le cas de la comparaison franco-britannique, la localisation à première vue étrange du LTP de « West Yorkshire » (Figure 3.2) nous a amené à considérer un gradient qui apparaît évident *a posteriori* entre grandes villes (métropoles institutionnalisées comme tels) et villes moyennes qui pratiquent parfois la planification de manière plus artisanale. Les points qui s'éloignent des courbes ou des nuages de points ont parfois aussi des choses à nous apprendre. C'est à cet endroit, précisément, que peuvent se complexifier, s'amender ou se réinventer certaines théories.

⁹⁶ « Je ne peux pas croire que je comprenne le particulier si je ne comprends pas le tout, et que je comprends le tout si je ne comprends pas le particulier »

Chapitre 4 : conclusions

Après ce tour d'horizon épistémologique du champ et la proposition d'approches visant à compléter le système de constitution des connaissances de l'urbanisme, il semble nécessaire de prendre un peu de recul historique. Ce travail d'habilitation nous a permis de lire (enfin) la version traduite de la '*teoria general del urbanizacion*' d'Ildefonso Cerdá (1859) père fondateur de l'urbanisme. En lisant cette version traduite et réduite, abrupte, nous est apparu un parallèle finalement assez évident avec les recherches que nous proposons ici.

Bien entendu Cerdá est un homme de son temps, ses propositions sont hygiénistes, positivistes, sa foi dans la technique est aujourd'hui un peu désuète. Par contre, il nous semble toujours tout à fait pertinent de conserver l'ambition qui est la sienne de fonder une approche scientifique de l'urbanisme qui parvienne à monter en généralité et à proposer des savoirs théoriques comme socle propre au champ. Pour cela deux élagages principaux semblent fondamentaux par rapport à sa *teoria* (Figure 4.6).

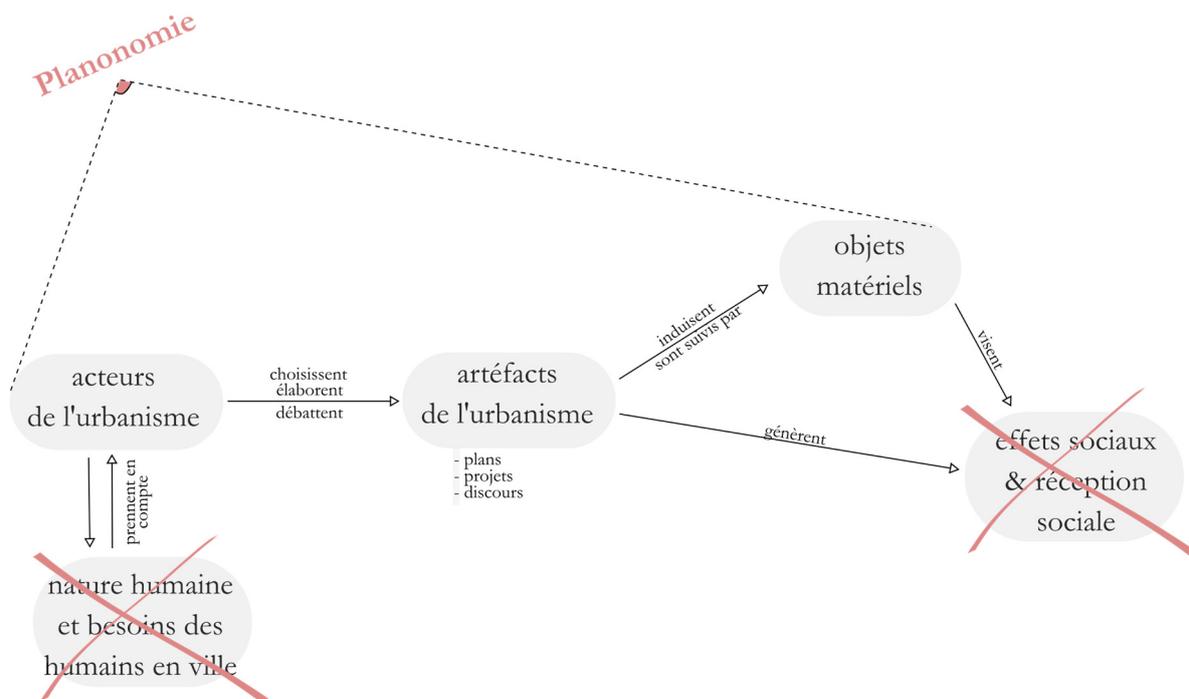


Figure 4.6 : La *teoria* de Cerdá (1859) et élagages nécessaires pour pouvoir constituer effectivement une « science de l'urbanisme » (Thomas Buhler – 2021)

La *teoria* est effectivement assise sur un objectif principal, celui d'identifier une « nature humaine » qui serait universelle, et de lister les « besoins » des humains en ville quel que soit le contexte, afin d'y répondre par des propositions urbanistiques. Ce premier objectif, louable et compréhensible dans une ville, où à l'époque, l'espérance de vie était de 36 ans, n'est évidemment plus à l'ordre du jour dans un système théorique qui se voudrait non-normatif.

Une autre partie du travail de Cerdá semble très discutable, celle de l'analyse des effets sociaux de certaines réalisations, dans une logique mécaniste de l'urbain. On sait aujourd'hui que les effets de certains projets, de certains types de réalisations sont particulièrement difficiles à estimer et ne sont pas systématiques (Offner, 1993). Nous en arrivons même au postulat qui consiste à penser que l'analyse de ces effets ne relèverait pas de l'urbanisme de recherche, mais bien plus à d'autres disciplines proches qui développent depuis plus longtemps de méthodes spécifiques pour estimer ou analyser les effets de certains scénarios ou de certaines réalisations, appuyées sur des méthodes informatisées en calcul scientifique intensif (Frankhauser et al., 2018).

A contrario, le reste du système que développe Cerdá reste tout à fait pertinent, et notamment l'idée d'analyser de manière systématique, scientifique des combinaisons entre des types d'acteurs, des types d'artefacts produits (plans, projets, propositions) et des types de réalisations et d'objets matériels concrets. C'est précisément ce que les approches planonomiques visent à mettre en évidence : les régularités observables et observées qui se construisent par association entre ces trois types d'entités. Une version *light* (expurgée du positivisme) et *réflexive* de la *teoria* en quelque sorte. La comparaison s'arrête là puisque les recherches planonomiques, en devenir, n'ont nullement l'ambition de s'imposer aux praticiens, ni de leur dire quoi faire dans un cas de figure spécifique. Mais est-ce bien là le rôle de la science ?

Conclusion générale

A l'issue de ce travail d'habilitation, il apparaît possible - et souhaitable de notre point de vue - que se développent des approches scientifiques systématiques et nomothétiques au sein de l'urbanisme académique de recherche. Celles-ci ne seraient pas fondées sur des jugements et solutions normatives, ni sur des méthodes exclusivement idiographiques, encore moins sur des réflexions théorico-conceptuelles non réellement testées empiriquement. Les approches dites *planonomiques*, auxquelles sont consacrées ce travail, peuvent tout à fait trouver une place au sein d'un champ de recherche en urbanisme et en études urbaines qui reste encore assez hésitant quant à ce qui lui est propre, qu'il s'agisse de connaissances théoriques ou de méthodes.

Depuis une dizaine d'années, plusieurs discours scientifiques issus du champ proposent soit (1) de concevoir les recherches (sur l'urbanisme) et la pratique (de l'urbanisme) comme une seule et même chose, comme un *continuum* qui ne changerait que par degré et non par nature, où le chercheur en urbanisme et l'architecte-urbaniste partageraient plus qu'ils ne le pensent ; soit (2) de se satisfaire d'une situation de disciplines d'interface, d'intermédiation entre des autres disciplines qui - elles - ont structuré depuis plus longtemps leurs connaissances théoriques grâce à un travail d'harmonisation méthodologique en leur sein. Ces deux discours ont un point commun fondamental, celui de vouloir enterrer le vieux projet d'une « science de l'urbanisme », extérieure et indépendante de l'urbanisme des praticiens.

Ce projet de « science de l'urbanisme » avec lequel nous souhaitons au contraire renouer et que nous souhaitons renforcer, considère l'urbanisme des praticiens non pas dans un rapport d'autorité ou d'infériorité, ni dans l'idée d'un *continuum*, mais bien comme l'objet de recherche qui lui est propre, en tant que discipline. Au risque de paraître archaïque ou démodé, une séparation qui serait la plus nette que possible entre d'un côté des personnes qui observent, théorisent et cherchent à expliquer, et de l'autre des personnes qui agissent directement sur la ville, planifient, proposent et sont observées par les premiers semble pertinent d'un point de vue scientifique. Cela permet de minimiser les mélanges de genres observés dans des travaux dits « normatifs » dont les critères de scientificité restent à démontrer. Cette séparation franche entre « urbanisme des praticiens » et « urbanisme de recherche » n'empêche cependant pas d'édifier des ponts entre savoirs praticien et académique, d'inventer de nouvelles méthodes et protocoles.

Cette pensée - nous en avons bien conscience - va à l'encontre de nombreux développements contemporains, et notamment de la thèse n°50 volontairement provocante de Raphaël Fischler (2012).

“Schools of urban planning are under increasing pressure to model themselves after science and engineering departments and, hence, to emphasize subsidized research and peer-reviewed publication. But they must remain centers of professional education, whose professors are active in the field. To a certain extent, the demands of academic research are contrary to the needs of practice, and greater methodological rigor often comes at the expense of practical relevance (...)”

Bien au contraire de ce passage, et en droite ligne de ce qu'affirmait Andreas Faludi il y a bientôt cinquante ans (1973), et pour aller même plus loin, c'est précisément lorsque l'urbanisme de recherche aura réussi à stabiliser des savoirs théoriques validés, qui lui sont propres, qu'il deviendra utile aux urbanistes praticiens. Ces derniers pourront alors déceler dans les projets et plans qu'ils portent ce qui correspond aux régularités qui s'observent partout ailleurs (où dans leur espace culturel restreint) et ce qui s'en éloigne.

Pour se constituer comme une discipline à part entière, le *planning* a besoin d'une *theory of planning* réflexive et explicative (Faludi, 1973). Cette vision fondatrice (et novatrice) n'a jusqu'à récemment pas pu se matérialiser dans des recherches systématiques et hypothético-déductives. Cela dit, l'émergence de méthodes d'analyse de données textuelles et visuelles, et la massification de plans d'urbanisme (des quatre coins du monde) accessibles à portée de *clac*, ouvrent des perspectives importantes pour le champ, et permet d'envisager - enfin - un urbanisme de recherche rassuré quant à ses apports, à ce qui lui est propre, et à sa place parmi les disciplines scientifiques.

Bibliographie

- Adam, M. (2016). L'injonction aux comportements « durables », nouveau motif de production d'indésirabilité. *Géographie et Cultures*, 98, 89–112. <https://doi.org/10.4000/gc.4497>
- ADEME. (2016). *Développement du covoiturage régulier, de courte et moyenne distance. Guide méthodologique*. <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/developement-covoiturage-regulier-guide.pdf>
- Adisson, F., Barles, S., Blanc, N., Coutard, O., Frouillou, L., & Rassat, F. (2020). Introduction générale. In F. Adisson, S. Barles, N. Blanc, O. Coutard, L. Frouillou, & F. Rassat (Eds.), *Pour la recherche urbaine* (pp. 9–23). CNRS Éditions. <https://doi.org/10.4000/books.editions-cnrs.36903>
- Altshuler, A. (1965). THE GOALS OF COMPREHENSIVE PLANNING. *Journal of the American Institute of Planners*, 31(3), 186–195. <https://doi.org/10.1080/01944366508978165>
- Ascher, F. (1991). Projet public et réalisations privées. Le renouveau de la planification des villes. *Les Annales de La Recherche Urbaine*, 5–15.
- Ascher, F. (2006). *Une démarche de recherche-projet dans l'urbanisme. Dossier pour le jury du Grand Prix de l'Urbanisme*. http://citadoc.caue-isere.org/opac_css/doc_num.php?explnum_id=45
- Ashford, D. (1989). British dogmatism and French pragmatism revisited. In C. Crouch & D. Marquand, *The New Centralism*. Blackwell.
- Barles, S. (2018). L'aménagement et l'urbanisme: Disciplines de l'interface, interdisciplines. *Revue européenne des sciences sociales*, 56–1(1), 203–218. Cairn.info. <https://doi.org/10.4000/ress.4043>
- Baumeister, R. (1876). *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*. Verlag von Ernst und Korn.
- Benson, D., & Jordan, A. (2011). What have we Learned from Policy Transfer Research? Dolowitz and Marsh Revisited. *Political Studies Review*, 9(3), 366–378. <https://doi.org/10.1111/j.1478-9302.2011.00240.x>
- Berke, P., & Kaiser, E. J. (Eds.). (2006). *Urban land use planning* (5th ed). University of Illinois Press.
- Bishop, A. (1978). Human Geography: A Nomothetic Science? *Area*, 149–151.
- Blanco, I., Griggs, S., & Sullivan, H. (2014). Situating the local in the neoliberalisation and transformation of urban governance. *Urban Studies*, 51(15), 3129–3146. <https://doi.org/10.1177/0042098014549292>
- Bloch, M. (2006). *L'histoire, la guerre, la résistance*. Gallimard.

- Bonicco-Donato, C. (2018). Cadres théoriques et sciences humaines: Quelles leçons épistémologiques pour l'aménagement et l'urbanisme? *Revue Européenne Des Sciences Sociales*, 56-1, 181-201. <https://doi.org/10.4000/ress.4033>
- Booth, P., Breuillard, M., Fraser, C., & Paris, D. (2007). *Spatial planning systems of Britain and France: A comparative analysis*. Routledge.
- Boudon, R. (2003). *Raison, bonnes raisons* (1re éd). Presses universitaires de France.
- Bourdin, A. (2015). L'enjeu de la théorie. *Revue Internationale d'urbanisme*, 1, 1-13.
- Boutterin, J.-M. (1938). *Plan d'Ensemble, d'Embellissement et d'Extension de la ville de Besançon*. <http://memoirevive.besancon.fr/ark:/48565/a011365434567wE0Ztw/1/1>
- Brandtner, C., Höllerer, M. A., Meyer, R. E., & Kornberger, M. (2017). Enacting governance through strategy: A comparative study of governance configurations in Sydney and Vienna. *Urban Studies*, 54(5), 1075-1091. <https://doi.org/10.1177/0042098015624871>
- Brenner, N. (2004). *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford University Press.
- Brinkley, C., & Stahmer, C. (2021). What Is in a Plan? Using Natural Language Processing to Read 461 California City General Plans. *Journal of Planning Education and Research*, 0739456X2199589. <https://doi.org/10.1177/0739456X21995890>
- Brunet, R. (1986). La carte-modèle et les chorèmes. *Mappemonde*, 86(4), 3-6.
- Buhler, T. (2021). When vagueness is a strategic resource for planning actors. *Planning Theory*, 1-24. <https://doi.org/10.1177/1473095221995861>
- Buhler, T., Bendinelli, M., Lethier, V., & He, Y. (2018). La textométrie pour révéler évolutions et oppositions dans les discours des politiques urbaines. Le cas des PDU français (2000-2015). *Flux*, 113(3), 93. <https://doi.org/10.3917/flux1.113.0093>
- Buhler, T., & Lethier, V. (2020). Analysing urban policy discourses using textometry: An application to French urban transport plans (2000-2015). *Urban Studies*, 57(10), 2181-2197. <https://doi.org/10.1177/0042098019873824>
- Buhler, T., & Stephenson, R. (2021). Is Local Planning Really 'Local'? National Planning Context as a Determining Factor for Local Discourse. *Planning Theory & Practice*, 1-17. <https://doi.org/10.1080/14649357.2021.1903070>
- Burton, I. (1963). The quantitative revolution and theoretical geography. *The Canadian Geographer / Le Géographe Canadien*, 7(4), 151-162. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1963.tb00796.x>

- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.
- CEN. (2018). *Le droit à l'image des personnes physiques*. https://reseau-cen.org/sites/default/files/fichiers/que_dit_la_loi.pdf
- Cerdá, I. (1859). *La théorie générale de l'urbanisation* (A. Lopez de Aberasturi, Trans.; e1979 ed.). Ed. du Seuil.
- CEREMA (Ed.). (2016). *Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains (PDU): Retours d'expériences et recommandations*. Cerema.
- Choay, F. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités: Une anthologie*. Seuil.
- Choldin, H. (2015). *Seeing Chicago sociologists anew through the archives*. The University of Chicago Library. <https://www.lib.uchicago.edu/about/news/seeing-chicago-sociologists-anew-through-the-archives/>
- Christophers, B. (2015). The limits to financialization. *Dialogues in Human Geography*, 5(2), 183–200. <https://doi.org/10.1177/2043820615588153>
- Cibois, P. (2015). *Les méthodes d'analyse d'enquêtes*. ENS éd.
- Claude, V. (2006). *Faire la ville: Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*. Parenthèses.
- Claval, P. (2014). *Brève histoire de l'urbanisme*. Pluriel.
- Collectif Champ Libre? (2018). Quelle place pour la théorie dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme en France ? *Environnement Urbain / Urban Environment*, 13.
- Comby, É. (2013). Les discours de presse sur les reconquêtes du Rhône lyonnais (2003-2010). *Géocarrefour*, 1(88), 31–43.
- Comby, É. (2016). L'analyse de données textuelles et l'acceptation sociale. In S. Depraz, U. Cornec, & U. Grabski-Kieron (Eds.), *Acceptation sociale et développement des territoires*. ENS Éditions. <https://doi.org/10.4000/books.enseditions.5714>
- Coudroy de Lille, L. (2002). *Histoire de l'Institut d'Urbanisme de Paris*. https://www.eup.fr/fileadmin/Fichiers/EUP/Documents/histoire_IUP.pdf
- Davidoff, P. (1965). ADVOCACY AND PLURALISM IN PLANNING. *Journal of the American Institute of Planners*, 31(4), 331–338. <https://doi.org/10.1080/01944366508978187>
- Davidoff, P., Davidoff, L., & Gold, N. N. (1970). Suburban Action: Advocate Planning For An Open Society. *Journal of the American Institute of Planners*, 36(1), 12–21. <https://doi.org/10.1080/01944367008977275>
- De Roo, G. (2007). Actor-Consulting: A Model to Handle Fuzziness in Planning. In G. De Roo & G. Porter (Eds.), *Fuzzy planning: The role of actors in a fuzzy governance environment* (pp. 131–152). Ashgate.

- De Roo, G., & Porter, G. (Eds.). (2007). *Fuzzy planning: The role of actors in a fuzzy governance environment*. Ashgate.
- Demazières, C., & Desjardins, X. (2016). La planification territoriale stratégique: Une illusion nécessaire? *Revue Internationale d'urbanisme*. <http://www.riurba.review/Revue/la-planification-territoriale-strategique-une-illusion-necessaire/>
- Demissie, B., Kishiue, A., & Miller, E. (2010). *Urban planning manual for Somaliland*. UN HABITAT.
- Department for Transport. (2009). *Guidance on Local Transport Plans*. <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110505104156/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf>
- Desjardins, X. (2020). *Planification urbaine: La ville en devenir*.
- Devisme, L. (2010). Le praticien réflexif et le théoricien activiste. *Urbanisme*, 372.
- Douay, N. (2013). La planification urbaine française: Théories, normes juridiques et défis pour la pratique. *L'Information géographique*, 77(3), 45. <https://doi.org/10.3917/lig.773.0045>
- Douay, N. (2015). Le Vancouverism: Hybridation et circulation d'un modèle urbain. *Métropolitiques*. <http://www.metropolitiques.eu/Le-Vancouverismhybridation-et.html>
- Douay, N. (2018). Les théories de la planification dans l'enseignement de l'aménagement et de l'urbanisme dans les universités françaises: Enjeux de structuration du champ disciplinaire et usages pédagogiques. *Territoire En Mouvement*, 39–40. <https://doi.org/10.4000/tem.4986>
- Dühr, S. (2007). *The visual language of spatial planning: Exploring cartographic representations for spatial planning in Europe*. Routledge.
- Elshater, A. (2018). The Power of Photography in Urban Design Discipline: A Module Catalogue. *International Journal of Architectural Research: ArchNet-IJAR*, 12(2), 182. <https://doi.org/10.26687/archnet-ijar.v12i2.1594>
- Eshuis, J., Braun, E., & Klijn, E.-H. (2013). Place Marketing as Governance Strategy: An Assessment of Obstacles in Place Marketing and Their Effects on Attracting Target Groups. *Public Administration Review*, 73(3), 507–516. <https://doi.org/10.1111/puar.12044>
- Fairclough, N. (2013). *Critical discourse analysis: The critical study of language* (2. ed., [Nachdr.]). Routledge.
- Faludi, A. (1973). *Planning theory* (1st ed.). Pergamon Press.
- Fischer, F., & Forester, J. (1993). *The Argumentative turn in policy analysis and planning*. Duke University Press. <http://public.ebookcentral.proquest.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=1167643>

- Fischler, R. (2012). Fifty Theses on Urban Planning and Urban Planners. *Journal of Planning Education and Research*, 32(1), 107–114. <https://doi.org/10.1177/0739456X11420441>
- Forester, J. (2013). *Planning in the face of conflict: The surprising possibilities of facilitative leadership*. American Planning Association.
- Foucault, M. (1971). *L'ordre du discours* (Impr.). Gallimard.
- Frankhauser, P. (1994). *La fractalité des structures urbaines*. Anthropos.
- Frankhauser, P., Tannier, C., Vuidel, G., & Houot, H. (2018). An integrated multifractal modelling to urban and regional planning. *Computers, Environment and Urban Systems*, 67, 132–146. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2017.09.011>
- Friedmann, J. (2005). Globalization and the emerging culture of planning. *Progress in Planning*, 64(3), 183–234. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2005.05.001>
- Fugier, P. (2008). Sociologies et déterminismes. *¿ Interrogations ?*, 7. <http://www.revue-interrogations.org/Sociologies-et-determinismes>
- Fujiyoshi, H., Hirakawa, T., & Yamashita, T. (2019). Deep learning-based image recognition for autonomous driving. *LATSS Research*, 43(4), 244–252. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2019.11.008>
- Gallez, C., Kaufmann, V., Maksim, H., Thebért, M., & Guerrinha, C. (2013). Coordinating Transport and Urban Planning: From Ideologies to Local Realities. *European Planning Studies*, 21(8), 1235–1255. <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.722945>
- Gallez, C., & Maksim, H.-N. (2007). À quoi sert la planification urbaine ? : Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève. *Flux*, n° 69(3), 49. <https://doi.org/10.3917/flux.069.0049>
- Gardon, S., & Mazoyer, H. (2014). Le « retour » du tramway en France, origines et controverses. *Revue d'histoire Des Chemins de Fer*, 45. <https://doi.org/10.4000/rhcf.2129>
- Gaudin, J.-P. (1987). «A l'avance, avec méthode» Savoirs, savoir-faire et mouvement de professionnalisation dans l'urbanisme au début du siècle. *Sociologie du travail*, 29(2), 177–197. <https://doi.org/10.3406/sotra.1987.2362>
- Gaudin, J.-P. (1988). Ainsi parlait l'urbaniste... Composition de la ville et fonctionnalité urbaine au tournant du XIXe et XXe siècles. *Villes en parallèle*, 12(1), 224–232. <https://doi.org/10.3406/vilpa.1988.1574>
- Ghorayeb, M. (2019). La loi Cornudet, un urbanisme hygiéniste et social. *Droit et Ville*, 88(2), 43–58. Cairn.info.
- Girel, M. (2015). *Du déterminisme au stochastique: Un tournant philosophique ?* Grands exposés scientifiques. <http://savoirs.ens.fr/expose.php?id=2205>

- Gumuchian, H., & Marois, C. (2000). *Initiation à la recherche en géographie: Aménagement, développement territorial, environnement*. Presses de l'Université de Montréal. <https://doi.org/10.4000/books.pum.14790>
- Hansson, L. (2020). Visual representation in urban transport planning: Where have all the cars gone? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 133, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.11.027>
- Harley, J. B. (1989). Deconstructing the map. *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization*, 26(2), 1–20. <https://doi.org/10.3138/E635-7827-1757-9T53>
- Harman, R., Menerault, P., & L'Hostis, A. (2007). Public transport in cities and regions, Facing an uncertain future? In P. Booth, M. Breuillard, C. Fraser, & D. Paris (Eds.), *Spatial Planning Systems of Britain and France, A comparative analysis* (pp. 188–205). Routledge.
- Haroche, C., Henry, P., & Pêcheux, M. (1971). La sémantique et la coupure saussurienne: Langue, langage, discours. *Langages*, 6(24), 93–106. <https://doi.org/10.3406/lgge.1971.2608>
- Harvey, D. (2009). *Social justice and the city* (Rev. ed). University of Georgia Press.
- Hastings, A. (1996). Unravelling the Process of “Partnership” in Urban Regeneration Policy. *Urban Studies*, 33(2), 253–268. <https://doi.org/10.1080/00420989650011997>
- Hastings, A. (1999). Discourse and Urban Change: Introduction to the Special Issue. *Urban Studies*, 36(1), 7–12. <https://doi.org/10.1080/0042098993691>
- Hastings, A. (2000). Discourse Analysis: What Does it Offer Housing Studies? *Housing, Theory and Society*, 17(3), 131–139. <https://doi.org/10.1080/14036090051084441>
- Healey, P. (1997). *Collaborative Planning*. Macmillan Education UK. <https://doi.org/10.1007/978-1-349-25538-2>
- Heater, M. (2013). Making the Camera Your Friend. A brief guide to photo techniques, ethics and laws. *Planning Magazine*. <https://www.planning.org/planning/2013/oct/makingthecamera.htm>
- Heiden, S., Magué, J.-P., & Pincemin, B. (2010). *TXM : Une plateforme logicielle open-source pour la textométrie – conception et développement*. JADT 2010 : 10th International Conference on the Statistical Analysis of Textual Data, Rome, Italie. http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/54/97/79/PDF/Heiden_al_jadt2010.pdf
- Hoch, C. (2007). Making Plans: Representation and Intention. *Planning Theory*, 6(1), 16–35. <https://doi.org/10.1177/1473095207075148>
- Hopkins, L. D. (2001). *Urban development: The logic of making plans*. Island Press.
- Hopkins, L. D., & Knaap, G.-J. (2018). Autonomous planning: Using plans as signals. *Planning Theory*, 17(2), 274–295. <https://doi.org/10.1177/1473095216669868>

- Hopkins, L. D., & Knaap, G.-J. (2019). The “Illinois school” of thinking about plans. *Journal of Urban Management*, 8(1), 5–11. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2019.02.001>
- Innes, J. E. (1995). Planning Theory’s Emerging Paradigm: Communicative Action and Interactive Practice. *Journal of Planning Education and Research*, 14(3), 183–189. <https://doi.org/10.1177/0739456X9501400307>
- Innes, J. E., & Booher, D. E. (2010). *Planning with complexity: An introduction to collaborative rationality for public policy*. Routledge.
- INSEE. (2011). *L’enquête Handicap-Santé—Présentation Générale*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1380971>
- INSEE. (2020a). *Immigrés et descendants d’immigrés*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4797578?sommaire=4928952>
- INSEE. (2020b). *Population totale par sexe et âge au 1er janvier 2020, France*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1892086?sommaire=1912926>
- INSEE. (2020c). *Toujours plus d’habitants dans les unités urbaines*. https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806684#figure3_radio2
- Jacobs, K. (2006). Discourse Analysis and its Utility for Urban Policy Research. *Urban Policy and Research*, 24(1), 39–52. <https://doi.org/10.1080/08111140600590817>
- Janson, C.-G. (1980). Factorial Social Ecology: An Attempt at Summary and Evaluation. *Annual Review of Sociology*, 6, 433–456. JSTOR.
- Jauhiainen, J. S. (1995). Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa. *European Planning Studies*, 3(1), 3–23. <https://doi.org/10.1080/09654319508720287>
- Jebb, S. A., Aveyard, P. N., & Hawkes, C. (2013). The evolution of policy and actions to tackle obesity in England: Obesity policy in England. *Obesity Reviews*, 14, 42–59. <https://doi.org/10.1111/obr.12093>
- Jegen, M., & Mérand, F. (2014). Constructive Ambiguity: Comparing the EU’s Energy and Defence Policies. *West European Politics*, 37(1), 182–203. <https://doi.org/10.1080/01402382.2013.818325>
- Jones, R., Pykett, J., & Whitehead, M. (2014). The Geographies of Policy Translation: How Nudge Became the Default Policy Option. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 32(1), 54–69. <https://doi.org/10.1068/c1252>
- Joseph, I., & Grafmeyer, Y. (2009). *L’école de Chicago: Naissance de l’écologie urbaine*. Flammarion.
- Joule, R.-V., & Beauvois, J.-L. (1987). *Petit traité de manipulation à l’usage des honnêtes gens*.
- Joye, D., & Kaufmann, V. (1998). 50 ans d’aménagement du territoire à Genève. *Les Annales de La Recherche Urbaine*, 80–81, 93–100.

- Kaufmann, V., & Jemelin, C. (2003). Coordination of land-use planning and transportation: How much room to manoeuvre? *International Social Science Journal*, 55(2), 295–305. <https://doi.org/10.1111/1468-2451.5502009>
- Kaza, N. (2019). Vain foresight: Against the idea of implementation in planning. *Planning Theory*, 18(4), 410–428. <https://doi.org/10.1177/1473095218815201>
- Kaza, N., & Hopkins, L. (2009). In What Circumstances Should Plans Be Public? *Journal of Planning Education and Research*, 28(4), 491–502. <https://doi.org/10.1177/0739456X08330978>
- Kaza, N., & Hopkins, L. D. (2012). Intentional actions, plans, and information systems. *International Journal of Geographical Information Science*, 26(3), 557–576. <https://doi.org/10.1080/13658816.2011.603337>
- Keefe, R. (2000). *Theories of vagueness*. Cambridge University Press.
- Kilgarriff, A. (2001). Comparing Corpora. *International Journal of Corpus Linguistics*, 6(1), 97–133. <https://doi.org/10.1075/ijcl.6.1.05kil>
- Kinzel, K. (2020). Wilhelm Windelband. In *Stanford Encyclopedia of Philosophy*. <https://plato.stanford.edu/entries/wilhelm-windelband/>
- Knieling, J., & Othengrafen, F. (2015). Planning Culture—A Concept to Explain the Evolution of Planning Policies and Processes in Europe? *European Planning Studies*, 23(11), 2133–2147. <https://doi.org/10.1080/09654313.2015.1018404>
- Krieg-Planque, A. (2012). *Analyser les discours institutionnels*. Armand Colin.
- Krieg-Planque, A., & Oger, C. (2010). Discours institutionnels. Perspectives pour les sciences de la communication. *Mots*, 94, 91–96. <https://doi.org/10.4000/mots.19870>
- Lacaze, J.-P. (1995). *Introduction à la planification urbaine: Imprécis d'urbanisme à la française* (2. éd). Presses de l'École Nat. des Ponts et Chaussées.
- Lamiell, J. T. (1998). 'Nomothetic' and 'Idiographic': Contrasting Windelband's Understanding with Contemporary Usage. *Theory & Psychology*, 8(1), 23–38. <https://doi.org/10.1177/0959354398081002>
- Latour, B. (2010). *La science en action: Introduction à la sociologie des sciences* (M. Biezunski, Trans.). Découverte / Poche.
- Lethier, V. (2018). *Le discours de la Banque Centrale Européenne (BCE) au prisme d'une analyse du discours outillée*. Les discours de conjoncture économique, Dijon. (hal-02335052)
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. M.I.T. Press.

- Maccallum, D., & Hopkins, D. (2011). The Changing Discourse of City Plans: Rationalities of Planning in Perth, 1955–2010. *Planning Theory & Practice*, 12(4), 485–510. <https://doi.org/10.1080/14649357.2011.626313>
- Martens, K. (2007). Actors in a Fuzzy Governance Environment. In G. De Roo & G. Porter (Eds.), *Fuzzy planning: The role of actors in a fuzzy governance environment* (pp. 43–66). Ashgate.
- Matthey, L. (2014). L'urbanisme qui vient. *Cybergeo: European Journal of Geography*. <http://journals.openedition.org/cybergeo/26562>
- McCann, E., & Ward, K. (2011). *Mobile urbanism: Cities and policymaking in the global age*. University of Minnesota Press.
- McCann, E., & Ward, K. (2012). Assembling Urbanism: Following Policies and 'Studying Through' the Sites and Situations of Policy Making. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 44(1), 42–51. <https://doi.org/10.1068/a44178>
- Menerault, P., & Mongin, N. (2000). Les nouvelles donnes de la planification locale des transports en angleterre et en France. *Recherche - Transports - Sécurité*, 69, 97–112. [https://doi.org/10.1016/S0761-8980\(00\)80106-5](https://doi.org/10.1016/S0761-8980(00)80106-5)
- Messer, M.-A., Kaufmann, V., Ravalet, E., & Vincent, S. (2017). *Piloter la métropole, une histoire de valeurs Régulation métropolitaine en France et en Suisse*. Contribution au regard international sur les travaux du programme Popsu 2. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01593287/document>
- Miller, D. (2007). Indicators in the Context of Fuzzy Planning. In G. de De Roo & G. Porter (Eds.), *Fuzzy planning: The role of actors in a fuzzy governance environment* (pp. 85–101). Ashgate.
- Mills, S. (1999). *Discourse* (Reprinted). Routledge.
- Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (Ed.). (2013). *L'état de l'Enseignement supérieur et de la Recherche en France. 45 indicateurs* (2012th ed.). SIES.
- Mondada, L. (2000). *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte* (Anthropos).
- Motte, A. (2006). *La notion de planification stratégique spatialisée en Europe (1995-2005)* (PUCA).
- Murtagh, F. (2005). *Correspondence analysis and data coding with Java and R*. Chapman & Hall/CRC.
- Newman, P., & Thornley, A. (1996). *Urban planning in Europe: International competition, national systems, and planning projects*. Routledge.
- Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport: Mythe politique, mystification scientifique. *Espace géographique*, 22(3), 233–242. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>
- Offner, J.-M. (2006). *Les plans de déplacements urbains*. La Documentation française.

- Offner, J.-M. (2007). Introduction. *Flux*, n° 69(3), 5. <https://doi.org/10.3917/flux.069.0005>
- Offner, J.-M. (2017). Pour un aggiornamento de la planification territoriale. *Urbanisme*.
- Othengrafen, F. (2010). Spatial planning as expression of culturised planning practices: *The examples of Helsinki, Finland and Athens, Greece*. *Town Planning Review*, 81(1), 83–110. <https://doi.org/10.3828/tpr.2009.25>
- Othengrafen, F., & Knieling, J. (2009). *Planning cultures in Europe: Decoding cultural phenomena in urban and regional planning*. Routledge.
- Pemberton, S., & Searle, G. (2016). Statecraft, Scalecraft and Urban Planning: A Comparative Study of Birmingham, UK, and Brisbane, Australia. *European Planning Studies*, 24(1), 76–95. <https://doi.org/10.1080/09654313.2015.1078297>
- Petitclerc, A. (2009). Introduction aux notions de contexte et d'acteurs sociaux en Critical Discourse Analysis. *Semen*, 27. <https://doi.org/10.4000/sem.8540>
- Pinson, D. (2018). L'urbanisme, ou le refoulement de la normativité. *Territoire En Mouvement*, 39–40. <https://doi.org/10.4000/tem.4507>
- Pinson, G. (2002). *Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin*. [Rennes 1]. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00125323/document>
- Pinson, G. (2014). La gauche, la droite, les villes. *Métropolitiques*. <https://www.metropolitiques.eu/La-gauche-ladroite-les-villes.html>
- Pinson, G., & Reigner, H. (2017). Introduction: Politiques urbaines et (in)justice spatiale. *Sociétés contemporaines*, 107(3), 5. <https://doi.org/10.3917/soco.107.0005>
- Popper, K. R. (1935). *La logique de la découverte scientifique* (N. Thyssen-Rutten, Trans.; 2014th ed.).
- Porter, G., & De Roo, G. de. (2007). The End has no Merit. In G. De Roo & G. Porter (Eds.), *Fuzzy planning: The role of actors in a fuzzy governance environment* (pp. 1–20). Ashgate.
- Porter, L., & Barry, J. (2015). Bounded recognition: Urban planning and the textual mediation of Indigenous rights in Canada and Australia. *Critical Policy Studies*, 9(1), 22–40. <https://doi.org/10.1080/19460171.2014.912960>
- Portugali, J., & Alfasi, N. (2008). An Approach to Planning Discourse Analysis. *Urban Studies*, 45(2), 251–272. <https://doi.org/10.1177/0042098007085962>
- Prigogine, I. (1997). *Ilya Prigogine. IV, La nouvelle alliance*. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb41231816d>. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k13206594>
- Prigogine, I., & Stengers, I. (2005). *La nouvelle alliance: Métamorphose de la science* (2. éd). Gallimard.

- Purkarthofer, E., Humer, A., & Mattila, H. (2021). Subnational and Dynamic Conceptualisations of Planning Culture: The Culture of Regional Planning and Regional Planning Cultures in Finland. *Planning Theory & Practice*, 1–22. <https://doi.org/10.1080/14649357.2021.1896772>
- Querrien, A. (1985). Jean-Pierre Gaudin, l'Avenir en plan. Technique et politique dans la prévision urbaine. 1900-1930. *Les Annales de La Recherche Urbaine*, 28, 152.
- Reigner, H., Brenac, T., & Hernandez, F. (2013). *Nouvelles idéologies urbaines: Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Presses universitaires de Rennes.
- Reigner, H., & Hernandez, F. (2007). Les projets des agglomérations en matière de transport: Représentations, projets, conflits et stratégie de «détournement» des réseaux. *Flux*, n° 69(3), 21. <https://doi.org/10.3917/flux.069.0021>
- Renaud, B. (2016). Placer la première loi de planification urbaine (1919-1924) dans la réflexion actuelle: Le cas de l'Auvergne. *In Situ*, 30. <https://doi.org/10.4000/insitu.13754>
- Russell, B. (1923). Vagueness. *Australasian Journal of Psychology and Philosophy*, 1(2), 84–92. <https://doi.org/10.1080/00048402308540623>
- Ryan, B. D. (2006). Incomplete and Incremental Plan Implementation in Downtown Providence, Rhode Island, 1960-2000. *Journal of Planning History*, 5(1), 35–64. <https://doi.org/10.1177/1538513205284619>
- Rydin, Y. (1998). The Enabling Local State and Urban Development: Resources, Rhetoric and Planning in East London. *Urban Studies*, 35(2), 175–191. <https://doi.org/10.1080/0042098984934>
- Sanyal, B. (Ed.). (2005). *Comparative planning cultures*. Routledge.
- Savini, F. (2013). The Governability of National Spatial Planning: Light Instruments and Logics of Governmental Action in Strategic Urban Development. *Urban Studies*, 50(8), 1592–1607. <https://doi.org/10.1177/0042098012465131>
- Sayagh, D. (2018). *Pourquoi les filles ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique*. Université Paris-Est Marne-la-Vallée.
- Schaeffer, F. K. (1953). Exceptionalism in Geography: A Methodological Examination. *Annals of the Association of American Geographers*, 43(3), 226–249.
- Scherrer, F. (2010). Le contrepoint des études urbaines et de l'urbanisme: Ou comment se détacher de l'évidence de leur utilité sociale. *Tracés*, #10, 187–195. <https://doi.org/10.4000/traces.4805>
- Scherrer, F. (2013). Le champ de la recherche en urbanisme existe-t-il? Quelques repères pour la relève. *Revue URBLA*, 225–231.
- Shapiro, S. (2008). *Vagueness in context*. Clarendon Press ; Oxford University Press.

- Sharp, L., & Richardson, T. (2001). Reflections on Foucauldian discourse analysis in planning and environmental policy research. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 3(3), 193–209. <https://doi.org/10.1002/jepp.88>
- Söderström, O. (1996). Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning. *Ecumene*, 3(3), 249–281. <https://doi.org/10.1177/147447409600300301>
- Söderström, O. (2000). *Des images pour agir: Le visuel en urbanisme* (Editions Payot Lausanne).
- Sontag, S. (1977). *On photography* (Reissued). Penguin Books.
- Sorensen, R. (2018). Vagueness. In E. N. Zalta, *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Summer 2018 edition). <https://plato.stanford.edu/archives/sum2018/entries/vagueness/>
- Stafford, B. M. (1997). *Body criticism: Imaging the unseen in Enlightenment art and medicine* (5. pr). MIT Press.
- Taylor, N. (1998). *Urban Planning Theory Since 1945*. SAGE Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781446218648>
- Taylor, Z. (2013). Rethinking planning culture: A new institutionalist approach. *Town Planning Review*, 84(6), 683–702. <https://doi.org/10.3828/tpr.2013.36>
- Tewdwr-Jones, M. (1997). Plans, Policies and Inter-governmental Relations: Assessing the Role of National Planning Guidance in England and Wales. *Urban Studies*, 34(1), 141–162. <https://doi.org/10.1080/0042098976311>
- Tewdwr-Jones, M. (1999). Discretion, Flexibility, and Certainty in British Planning: Emerging Ideological Conflicts and Inherent Political Tensions. *Journal of Planning Education and Research*, 18(3), 244–256. <https://doi.org/10.1177/0739456X9901800306>
- Tewdwr-Jones, M., & Williams, R. H. (2001). *The European dimension of British planning*. Spon Press.
- Thom, F. (1987). *La langue de bois*. Julliard.
- Thomae, H. (1999). The Nomothetic-Idiographic Issue: Some Roots and Recent Trends. *International Journal of Group Tensions*, 28(1/2), 187–215. <https://doi.org/10.1023/A:1021891506378>
- Tobler, W. R. (1970). A Computer Movie Simulating Urban Growth in the Detroit Region. *Economic Geography*, 46(sup1), 234–240. <https://doi.org/10.2307/143141>
- Toussaint, J.-Y. (2009). Les usages et les techniques. In J.-M. Stébé & H. Marchal, *Traité sur la ville* (PUF, pp. 461–512).
- van Dijk, T. A. (1997). The Study of Discourse. In *Discourse as Structure and Process: Discourse Studies: A Multidisciplinary Introduction* (pp. 1–34). SAGE Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781446221884.n1>

- van Leeuwen, T. (1993). Genre and Field in Critical Discourse Analysis: A Synopsis. *Discourse & Society*, 4(2), 193–223. <https://doi.org/10.1177/0957926593004002004>
- Vermersch, P. (1994). *L'entretien d'explicitation* (ESF).
- Ville de Beaune. (2008). *Etudes d'ensemble et schémas d'urbanisme*. http://www.beaune.fr/IMG/pdf/1_t_-_etudes_d_ensemble_et_schemas_d_urbanisme.pdf
- Vincent, S. (2009). La structuration de la pratique du covoiturage en France : Jeu d'acteurs et institutionnalisation. *Recherche - Transports - Sécurité*, 29(102), 73–81. <https://doi.org/10.3166/rts.102.73-81>
- Wason, P. C. (1960). On the failure to eliminate hypotheses in a conceptual task. *Quarterly Journal of Experimental Psychology*, 12(3), 129–140. <https://doi.org/10.1080/17470216008416717>
- Weidlich, W. (2013). *Sociodynamics: A Systematic Approach to Mathematical Modelling in the Social Sciences*. Dover Publications.
- Weisser, M. (2006). *Expliquer/Comprendre : Quel paradigme épistémologique pour les sciences de l'éducation plurielles*. 1–5. <http://www.inrp.fr/biennale/8biennale/contrib/longue/75.pdf>
- Wikipedia. (2021). *Stadtentwicklung und Stadtplanung in Heilbronn*. https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtentwicklung_und_Stadtplanung_in_Heilbronn
- Windelband, W. (1894). *Einleitung in die Philosophie*. Mohr.
- Wu, H., He, Z., & Gong, J. (2010). A virtual globe-based 3D visualization and interactive framework for public participation in urban planning processes. *Computers, Environment and Urban Systems*, 34(4), 291–298. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2009.12.001>
- Zha, R., Duan, C., & Uu, X. (1996). L'évolution de la population à Pékin : La politique de contrôle démographique. *Villes en parallèle*, 23(1), 192–207. <https://doi.org/10.3406/vilpa.1996.1220>

Annexes

Annexe I : analyse de représentativité des PDU et des LTPs considérés

17 LTPs representative of the diversity of the cases found in England

		LTAs involved in drawing up the 17 LTPs in corpus (N= 23)		All LTAs in England obliged to draw up an LTP (N = 88)	
		N =	Freq.	N =	Freq.
Resident Population within LTA boundaries	> 1 000 000 residents	1	4%	12	14%
	between 250 000 and 1 000 000 residents	11	47%	42	48%
	between 100 000 and 250 000 residents.	11	48%	32	36%
	between 25 000 and 100 000 residents	0	0%	2	2%
Type of local authority responsible for LTP	Unitary	20	87%	55	63%
	County	2	9%	27	31%
	Metropolitan County	1	4%	6	7%
Political colour (figures for 2014)	Labour	6	26%	33	38%
	Conservative	10	43%	27	31%
	NOC (No Overall Control)	7	30%	28	32%

17 PDUs representative of the diversity of the cases found in France

		Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOMs) in corpus (N= 17)		All AOMs in France obliged to draw up a PDU (N = 66)	
		N =	Freq.	N =	Freq.
Resident Population within AOM boundaries	> 1 000 000 residents	2	12%	4	6%
	between 250 000 and 1 000 000 residents	6	35%	21	32%
	between 100 000 and 250 000 residents.	8	47%	36	55%
	between 25 000 and 100 000 residents	1	6%	5	8%
Type of AOM	Local authority (<i>Collectivité</i>) (equ. to Unitary Authority)	11	65%	52	79%
	Syndicats Mixtes des Transports en Commun (SMTC) (equ. to Integrated Transport Authority)	6	35%	14	21%
Political colour	Left (<i>Gauche</i>) : Parti Socialiste, Parti Communiste Français, Verts and others	13	76%	46	70%
	Right (<i>Droite</i>) : Union pour un Mouvement Populaire, Union des Démocrates et des Indépendants, and others	4	24%	20	30%

Annexe II : ensemble des lemmes et termes pris en compte dans le travail comparatif franco-anglais (PDU/LTP)

Type of variable	Active variable ('category')	Lemmas considered for LTPs	Lemmas considered for PDUs
Actors	Local Authorities	(local, local transport, unitary, borough ...) "Authority"	"Commune" *
		(city, district, county, ...) "Council"	"communal" *
		"local" + "government"	"Ville (de) ..." *
		"the City of"	"gestionnaire" (de voirie)
			"Métropole" *
			"intercommunalité"
			"communauté" (d'agglomération / urbaine...)
			"intercommunal"
			"EPCI"
			Acronyms for local authorities (ex : "LMCU" for "Lille")
	Local authority specific name or brand (ex: "Caen la mer")		
	Private Sector	"business"	"entreprise"
		"organisation" *	"Chambre" (de commerce et d'industrie...)
		"company"	"partenaire" + "privé"
		"private" + "sector"	"secteur" + "privé"
		"firm" (n.)	"acteur" + "privé"
		"corporation"	"transporteur"
		"venture"	"exploitant"
		"chamber"	
		"operator"	
	Central Gov.	"government"	"RFF"
		"Department" + "for"	"ADEME"
		"DfI"	"DREAL"
"Network" + "Rail"		"DDT"	
"Department" + "of"		"AFITF"	
"DCLG"		"DDE"	
"Minister"		"CERTU" / "CEREMA" / "CETE"	
"Environmental" Agency" or "EA" +		"Préfet"	
"Highways" + "Agency"		"Ministère"	

		"Homes" + "and" + "Communities" + "Agency"	"Gouvernement"
Modes	Private motorized modes	"car"	"voiture"
		"automobile"	"auto"
		"two-wheelers"	"automobile"
		"motorbike"	"moto"
		"scooter"	"scooter"
		"moped"	"deux-roues"
			"mobylette"
		"cyclomoteur"	
	Car pooling and sharing	"car" + "club"	"covoiturage"
		"car" + "sharing"	"covoiturer"
		"car" + "share"	"autopartage"
		"HOV"	"auto-partage"
		"pool" + "car"	
		"sustainable" + "car" + "use"	
		"car" + "pool"	
	"sustainable" + "private" + "car" + "use"		
	Urban public transport	"bus"	"bus"
		"shuttle"	"navettes"
		"tram"	"tram"
		"tramway"	"tramway"
		"metro" *	"métro" *
		"public" + "transport"	"transport" + "en" + "commun"
			"transport" + "public"
		"transport" + "collectif"	
	Cycling	"cycle"	"vélo"
		"cycling"	"bicyclette"
		"bicycle"	"cycle"
		"bike"	"cyclable"
	Walking	"walk"	"marche"
		"walking"	"marcher"
		"pedestrian" (ADJ)	"piéton" (ADJ)
Fuzzy expressions for 'sustainable' modes and mobility	"active" + "travel"	"mode" + "doux"	
	(smart / sustainable/ green) "travel" + "choice"	"mode" + "actif"	
	"alternative" + "to" + "car"	"alternatif" + "à"	
	"alternative" + "to" + "driving"	"mobilité" + "durable"	
	"smart" + "choice"	"alternative" + "à"	
	"sustainable" + "transport"	"mode" + "alternatif"	
	"active" + "mode"	"déplacement" + "doux"	

		"active" + "travel"	"déplacement" + "actif"
		"active" + "transport"	"transport" + "actif"
General subjects	Policy oriented	"strategy"	"stratégie"
		"plan" (N)	"plan"
		"LTP"	"PDU"
		"policy"	"politique" (N)
		"objective" (N)	"objectif" (N)
		"implementation"	"élaboration"
		"goal"	"mise" + "en" (place / œuvre / service)
		"framework"	"but"
		"process" (N)	"cadre"
		"challenge" (N)	"processus"
		"document" (N)	"enjeu"
		"consultation"	"document"
		"review" (N)	"concertation"
		"vision"	"révision"
			"orientation"
			"démarche"
	People, their health & safety	"person"	personne
		"health"	santé
		"child" / "children"	enfant
		"school"	"école"
		"education"	"éducation"
		"safety"	"sécurité"
		"activity"	"activité"
		"active" *	"actif" *
		"healthy"	"sain"
		"safe"	"sûr"
		"physical"	"physique"
		"young"	"jeune"
			"jeunesse"
	"adolescent"		
"life"	"vie"		
"casualty"	"victime"		
"inhabitant"	"habitant"		
"group" (N)	"groupe"		
"environment"	"environnement"		
"social"	"social"		

		"vulnerable"	"vulnérable"
		"lifestyle"	"mode" + "de" + "vie"
		"adult"	"adulte"
		"injury"	"blessé"
		"crime"	"tué"
		"community"	"population"
		"obesity"	"obésité"
		"age"	"age"
		"pedestrian"	"piéton"
			"piétonnier"
		"cyclist"	"cycliste"
		"behaviour"	"comportement"
	Infrastructure oriented	"south" (+ associated adjective)	"sud"
		"north" (+ associated adjective)	"nord"
		"east" (+ associated adjective)	"est"
		"west" (+ associated adjective)	"ouest"
		"station" (N)	"gare"
			"station"
			"pôle"
		"rail"	"train"
			"tgv"
		"centre"	"centre"
		"airport"	"aéroport"
		"railway"	"voie" + "ferré"
			"rail"
		"junction"	"échange"
			"échangeur"
		"link" (N)	"ligne"
		"line"	
		"gateway"	"porte"
		"route" (N)	"liaison"
		"connection"	connection
	"capacity"	"capacité"	
<p>KEY</p> <p>* = these terms required a (manual) lexical disambiguation</p> <p>N = only the noun</p> <p>ADJ = only the adjective</p> <p>(... / ...) examples to precise the meaning of the query</p> <p>NB : these are lemmas This means for nouns and adjectives, plural and feminine forms are considered</p>			

Résumé

Ce travail d'habilitation développe une proposition à la fois théorique et méthodologique destinée au champ de recherche en urbanisme et en études urbaines. Cette proposition invite à analyser les discours des plans d'urbanisme, en s'appuyant non pas sur un seul cas d'étude ou sur un petit nombre de cas comparés, comme on le voit souvent dans les travaux de recherche en urbanisme, mais en suivant une logique de corpus de grande taille, analysés de manière systématique.

Concrètement, il s'agit de constituer des corpus élargis de plusieurs dizaines de documents d'urbanisme. En fonction des questions posées, ces corpus peuvent être soit représentatifs d'un espace national de planification, en intégrant parfois une dimension longitudinale, soit considérer plusieurs espaces nationaux ou linguistiques en même temps, afin de les comparer. Cette ouverture empirique, associée à des méthodes systématiques d'analyse de données textuelles et de contenu visuel, permet d'entrevoir des régularités et des jeux d'opposition entre discours qui sont difficilement perceptibles par la seule lecture classique, non assistée par ordinateur.

Ces développements méthodologiques apportent des résultats nouveaux sur des questions centrales pour le champ de recherche telles que : (1) le rôle des gouvernements centraux dans la planification locale ; (2) les usages des discours « flous » dans les plans et leurs rationalités ; (3) le rôle des photographies dans les discours de la planification, qui permettent de suggérer ce qui ne peut être écrit, et notamment signaux néolibéraux et stéréotypes de genres ; ou encore (4) les effets de génération en planification, qui montrent des évolutions synchroniques des plans.

Ce type de méthode systématique manque actuellement au champ scientifique qui s'intéresse à la planification urbaine. De manière synthétique, il existe actuellement trois types principaux de travaux dans la littérature : certains sont de nature *normative* (plutôt dans le monde états-unien du '*planning*'), d'autres travaux plus présents en France proposent une lecture plus *idiographique* (*càd* qui portent sur les spécificités de cas de projets ou de plans, considérés comme uniques). Enfin, depuis les travaux fondateurs d'Andreas Faludi (1973) il existe aussi des travaux à portée plus *théorique et conceptuelle*, mais ces derniers privilégient plutôt les modèles théoriques par simplification (ou *pattern*) que de réelles confrontations empiriques aux « vrais » plans d'urbanisme. Ainsi, l'ensemble de ces trois types de travaux « *en* » ou « *sur* » la planification urbaine ne permettent actuellement que rarement de monter en généralité et de stabiliser des savoirs théoriques.

La *planonomie*, terme que nous proposons pour les recherches en émergence qui sont développées dans cette HDR, vise à compléter les approches existantes afin de faciliter une stabilisation des savoirs, et d'affirmer une dimension réflexive, hypothético-déductive, et non-normative au sein du champ de recherche. Ces approches ouvrent, selon nous, des perspectives importantes, tant théoriques que méthodologiques qui sont développées en fin de document.