



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
Plan Urbanisme Construction Architecture

Programme de recherche "Le projet négocié" (2008-2010)

Des rails pour tisser des liens ?

Les tramways à l'épreuve de la négociation dans les projets urbains

Rapport final
Novembre 2010

CRESS (Centre de recherche et d'étude en sciences sociales, EA 1334)
Université de Strasbourg
En partenariat avec AMUP (Architecture, morphogenèse urbaine et projet, JE 2471)
INSA-ENSA de Strasbourg

Coordonné par Philippe Hamman

Centre de recherche et d'étude en sciences sociales (EA 1334)
Université de Strasbourg
22, rue René Descartes 67084 STRASBOURG CEDEX

Sommaire

Avant-propos	8
INTRODUCTION	12
I. PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESES : QUATRE AXES QUI SE REPONDENT	12
Thématique 1 : La circulation des acteurs	13
Thématique 2 : L'élargissement de la scène des projets	14
Thématique 3 : Le « pouvoir des images »	16
Thématique 4 : L'espace négocié : une « vue de l'esprit » ?	17
2. METHODOLOGIE ET ETAT DES CONNAISSANCES	19
A/ Intérêt des villes choisies dans une démarche comparative	19
B/ Dispositif méthodologique et corpus de la recherche	19
1. Magazines communaux et intercommunaux dans les agglomérations de Strasbourg et Montpellier	20
2. Archives	20
3. Travail de terrain et entretiens approfondis	21
C/ Choix de références bibliographiques mobilisées	23

Partie 1 : La négociation dans les projets urbains de tramway : perspectives transversales	27
---	----

I. LA NEGOCIATION A L'EPREUVE DES PROJETS URBAINS DE TRAMWAY : UN CADRAGE	27
1. Le cadre de la réflexion : les projets de tramways	27
2. Qu'est-ce qu'un projet négocié ?	29
<i>Le projet négocié, une évidence ? Le projet urbain comme co-production</i>	29
<i>Le projet négocié, une injonction paradoxale ? Le tramway comme « grand projet »</i>	31
3. Le projet négocié, objet de transactions ?	32
<i>Négocier ou transiger sur le projet urbain ?</i>	32
<i>Transiger sur l'in-négociable du projet ?</i>	37
4. Du projet négocié à l'espace de négociation ?	40
<i>L'élargissement de la scène des projets</i>	41
<i>Donner à lire et à voir le projet de tramway</i>	42
<i>Un espace public négocié ?</i>	42
5. Des regards croisés et transversaux sur le projet urbain de tramway	43
Annexe : Tableau général : deux aires urbaines et deux réseaux de tramway	44

II. LA NEGOCIATION DANS LES PROJETS URBAINS DE TRAMWAY : REGARDS CROISES SUR LES PROJETS STRASBOURGEOIS ET MONTPELLIERAINS	51
Introduction : questionnement et matériaux mobilisés	51
A/ Le tramway comme projet urbain négocié : un projet marqué par la transversalité	53
1. Déplacements et flux : le tramway, un mode de transport urbain « négocié » ?	54
1.1. <i>Négociation des parcours et répartition spatiale des flux : comment se fait une ligne de tram ?</i>	54
1.2. <i>De la ligne au réseau urbain de tram : comment négocier un projet « structurant » ?</i>	59
1.3. <i>Le trafic comme objet de négociations</i>	64
2. Projet de tram et développement social urbain : quel projet négocié face aux ségrégations socio-spatiales	74
2.1. <i>Le tram en faveur des « quartiers » : quel désenclavement ?</i>	74
2.2. <i>Le tram comme projet d'agglomération</i>	80
2.3. <i>Mixité et diversité des publics du tram</i>	86
3. Déplacements et mobilité dans la « ville durable » : l'évidence du tram ?	89
3.1. <i>Le tram, héraut du développement durable urbain</i>	89
3.2. <i>La promotion de l'intermodalité : consensus ou négociation ?</i>	104
4. Le tram face au triptyque sûreté/sécurité/surveillance : des enjeux (non) négociables ?	125
4.1. <i>Sûreté et fiabilité du réseau</i>	126
4.2. <i>Sécurité des personnes et des biens</i>	132
4.3. <i>Tram et vidéosurveillance : entre sûreté et insécurité, quel enjeu politique ?</i>	140
5. Le tram dans la fabrique de la ville et de la métropole	144
5.1. <i>Les aménagements autour des lignes de tram : repenser l'espace, le quartier, la ville ?</i>	144
5.2. <i>Développement économique et gestion des espaces urbains</i>	154
5.3. <i>Le tram comme « grand projet » : « au-dessus » de la négociation ?</i>	161
5.4. <i>Au-delà des frontières... comment négocie-t-on un projet urbain trans-frontières ?</i>	167
B/ Acteurs, processus et enjeux : qualifier la négociation dans le projet urbain de tramway	173
1. Une pluralité d'acteurs pour quelles interactions/transactions ?	176
1.1. <i>L'offre politique plutôt que la négociation ?</i>	177
1.2. <i>Experts et professionnels de la ville : quels enjeux professionnels autour de la négociation des projets de tram ?</i>	192
1.3. <i>La participation citoyenne dans les projets de tramway : l'apparition de nouvelles expertises dans la négociation ?</i>	201
2. La mise en visibilité du projet urbain de tram : construire l'évidence plutôt que la négociation	247
2.1. <i>Un enjeu de communication politique locale : adhérer plutôt que négocier, ou comment faire partager un projet</i>	247

2.2. Un projet « modèle » : reproductibilité, innovation et normalité, un triple répertoire de légitimité pour un projet « qui s'impose de lui-même »	263
Annexe : Tableaux de synthèse comparatifs	273

Partie 2 : Focales d'approfondissement : Configurations territoriales et projet négocié-négociable ?	293
---	-----

I. CREER, NEGOCIER ET VIVRE UN MORCEAU DE VILLE AUTOUR DU TRAMWAY : LE CAS DE L'« ÎLOT DE LOMBARDIE » ET DU QUARTIER DES « RIVES DU BOHRIE » A STRASBOURG	295
Introduction et hypothèses générales	295
A/ L'« îlot de Lombardie »	297
1. L'« îlot de Lombardie » – entre projets d'embellissement et réseaux de transport	298
1.1. Avant 1922 : un quartier bien délimité	298
1.2. Entre 1922 et 1983 : à la recherche d'une place rayonnante ?	300
1.3. 1978-1994 : Faire passer une ligne de transport en commun en site propre en direction du sud de l'agglomération	306
1.4. Entre 1985 et 1987: des projets pour l'« îlot de Lombardie » détaché de la place de l'Étoile	308
1.5. 1991-1992 : Intérêt général et grands projets : récit d'une courte controverse sur la démolition de l'immeuble situé 23 rue de Lunéville – décembre 1992	311
1.6. Après 1994 : un tramway, des arbres et des banderoles	313
1.7. Après 2004 : négocier la transformation en redécouvrant les vertus du parcellaire	317
2. Traverser ou habiter l'« îlot de Lombardie » : regards croisés d'usagers et d'habitants	319
2.1. Statut de l'espace et « négociations »	320
2.2. Un espace public pour qui ?	321
Annexes : chronologie et tableau des situations de négociation	324
B/ Les « Rives du Bohrie »	329
1. Les « Rives du Bohrie » – faire la ville et le tramway de concert ?	330
1.1. 1992 : Identification des enjeux : un territoire urbanisable enclavé – à désenclaver pour pouvoir être urbanisé	330
1.2. À quoi ressemblera le nouveau quartier ? – définition d'un parti d'aménagement et précision des enjeux	332
1.3. Projeter et transformer la ville : des desseins qui se précisent et se réalisent	336
1.4. Des mobilisations associatives visant à préserver l'intérêt général ?	337
2. Comment fabriquer la ville avec ou sans le tramway ?	342
Annexes : chronologie et tableau des situations de négociation	344
Quelques éléments de conclusion	347

II. DENOTER ET CONNOTER : LES IMAGES DU PROJET « URBAIN » DE TRAMWAY PUBLIEES DANS LES MAGAZINES MUNICIPALES ET INTERCOMMUNALES DE MONTPELLIER ET STRASBOURG (2002-2008)_____ 351

1. Introduction : contexte, méthode et questionnements_____	351
2. Deux constats préliminaires_____	354
<i>1^{er} constat : L'importance des images dans les magazines_____</i>	<i>354</i>
<i>2^e constat : La confrontation de différents types d'images_____</i>	<i>355</i>
3. Des regards transversaux_____	356
<i>1^{er} regard : Des images de la ville qui se transforme / images du tramway qui transforme la ville ?_____</i>	<i>358</i>
<i>2^e regard : Des images qui nous en disent long sur un projet – qui n'est pas un long fleuve tranquille..._____</i>	<i>360</i>
<i>3^e regard : Des images qui nous donnent à voir l'importance des rituels dans le projet urbain_____</i>	<i>365</i>
<i>4^e regard : Des images qui démontrent que le tramway rend la ville plus verte ?_____</i>	<i>367</i>
<i>5^e regard : Des cartes et plans pour concevoir et présenter un réseau ?_____</i>	<i>369</i>
4. Conclusion : de l'« efficacité pragmatique des images », les images dans le projet (urbain) de tramway ?_____	375

III. DEBATS ET PRODUCTION DE CONSENSUS AUTOUR DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TRAMWAY DE MONTPELLIER_____ 379

Introduction_____	379
A/ La qualité de l'air comme enjeu environnemental du tramway_____	386
<i>1. La capacité de transport du tramway comme enjeu _____</i>	<i>386</i>
<i>2. Un transport énergétiquement écologique ?_____</i>	<i>388</i>
<i>3. L'intermodalité comme instrument d'un projet de transport écologique_____</i>	<i>392</i>
<i>4. Un point de crispation : la place des axes routiers dans le projet de tramway_____</i>	<i>409</i>
B/ Le tramway contre la pollution sonore : un point de discorde_____	413
C/ La végétalisation – le tramway fait-il place à la nature ?_____	419
<i>1. Mobilisation de riverains_____</i>	<i>423</i>
<i>2. Mobilisation partisane_____</i>	<i>425</i>
<i>3. Mobilisation d'associations « expertes » _____</i>	<i>426</i>

IV. COMMERÇANTS ET CHANTIER DU TRAMWAY : ENTRE TENSIONS ET TRANSACTIONS SOCIALES_____ 431

Introduction_____	431
A/ Mises en énoncé et séquences transactionnelles : au fil des travaux du tramway_____	432
<i>1. Les modes d'énonciation avant les travaux : le difficile désamorçage des tensions pour les décideurs_____</i>	<i>432</i>
<i>2. Pendant les travaux : mobilisations et justifications croisées_____</i>	<i>439</i>
<i>3. Après les travaux : le temps du bilan_____</i>	<i>445</i>

B/ Les produits transactionnels : que cherche-t-on à négocier, qu'arrive-t-on à négocier ?	446
1. <i>Les produits transactionnels directs</i>	446
2. <i>Les produits transactionnels indirects : le cas du parking du Peyrou</i>	453
Conclusion	455
Annexe : Présentation du dispositif à l'attention des professionnels riverains pendant les travaux de construction d'une ligne de tramway à Montpellier	456
V. LES ETUDES : DECIDER, GOUVERNER, OU ATTENDRE... ?	463
1. En préambule : c'est quoi une « étude » ?	466
2. Quelques « jalons »	469
3. Les études : un objet non identifié	472
4. Et les TCSP ?	474
5. Les TCSP strasbourgeois	478
6. Éléments de conclusion	494
ANNEXE : CHOIX DE DOCUMENTS VISUELS	499

Avant-propos

Ce document constitue le rapport final relatif à la prestation de l'équipe strasbourgeoise du CRESS (Centre de recherche et d'étude en sciences sociales, EA 1334) en partenariat avec AMUP (Architecture, morphogenèse urbaine et projet, JE 2471) au Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) dans le cadre du programme de recherche « Le projet négocié » (2008-2010), pour lequel nous avons présenté une proposition intitulée « Des rails pour tisser des liens ? Les tramways à l'épreuve de la négociation dans les projets urbains ».

Il s'agit donc de faire état des résultats de notre recherche, à la suite des éléments remis dans les deux rendus intermédiaires d'août 2009 et février 2010 ainsi que le pré-rapport final d'août 2010, et en procédant à certains ajustements en fonction des discussions avec les responsables du programme. Nous souhaitons ainsi remercier Danièle Valabrègue et Pascal Chombart de Lauwe pour leurs conseils et leur écoute.

C'est une perspective à la fois de synthèse et de mise en perspective d'ensemble, fondée sur l'essentiel du travail empirique fourni, qui nous occupe ici, tout en fournissant également des approfondissements tels qu'ils ont été suggérés au cours des séminaires de suivi organisés par le PUCA.

Ce rapport a été rédigé sous la direction de Philippe Hamman (professeur des Universités en sociologie, CRESS). Y ont pris part :

Christine BLANC, chargée d'étude en sociologie (assistante-ingénieur), UFR Sciences sociales, Université de Strasbourg, CRESS : christineblanc90@noos.fr

Viviane CLAUDE, professeur des Universités en urbanisme, IUP, Université Paris 12, Lab'Urba : viviane.claude@univ-paris12.fr

Cécile FRANK, docteure en science politique, post-doctorante au CRESS & chercheuse associée à l'Université de Montpellier 1, CEPEL (Centre d'Etudes Politiques d'Europe Latine)/CNRS : cecile.frank@laposte.net

Philippe HAMMAN, professeur des Universités en sociologie, UFR Sciences sociales, Université de Strasbourg, CRESS : phamman@unistra.fr

François NOWAKOWSKI, chargé d'étude (assistant-ingénieur) et doctorant en urbanisme, architecte, ENSA de Strasbourg, AMUP : nowakowski_francois@yahoo.fr

Nous tenons également à remercier pour leur aide sur certains aspects de la recherche :

Audrey FREYERMUTH, docteure en science politique, GSPE-PRISME, Université de Strasbourg/CNRS : audrey.freyermuth@hotmail.fr

Bénédicte GÉRARD, maître de conférence en démographie, UFR Sciences sociales, Université de Strasbourg, CRESS : bgerard@unistra.fr

Marie HEITZ, doctorante en sociologie en convention CIFRE à la Communauté urbaine de Strasbourg, Université Paris 12, Lab'Urba & Université de Strasbourg, CRESS : marie.heitz@laposte.net

Maximiliano SOTO, doctorant en sociologie, UFR Sciences sociales, Université de Strasbourg, CRESS : maximiliano.soto@etumb.u-strasbg.fr

Georgia TERZAKOU, allocataire de recherche en sociologie, UFR Sciences sociales, Université de Strasbourg & monitrice à l'Université Paris 7 Denis Diderot, CRESS : georgiacolombe@gmail.com

Organisation du rapport

Ce rapport final est organisé autour de deux grandes parties, **qui permettent des niveaux de lecture différents**. Il s'agit d'offrir **deux entrées complémentaires** dans l'objet, selon que l'on vise :

- **1^{ère} partie - Une perspective transversale et synthétique** – laquelle est guidée à la fois en termes de réflexion notionnelle quant à la place de la négociation dans les projets urbains de tram, et en termes de mise en parallèle des terrains retenus, à partir d'un certain nombre de thématiques organisant le double regard. Ces deux focales sont articulées dans la première partie du rapport, à savoir :
 - une mise en problématique générale, à partir des configurations étudiées, permet de monter en généralité pour *forger un cadre théorique*, faire dialoguer entre elles les entrées retenues et en souligner la cohérence d'ensemble.
 - *Des développements transversaux* qui dégagent les principaux enjeux saillants dans les cas de Strasbourg et Montpellier, en s'adossant à des *tableaux analytiques* construits à partir des enquêtes documentaires et de terrain que nous avons menées. À partir de ce cadre de référence, le lecteur pourra se rapporter à des entrées plus précises par la suite. En même temps, ce premier niveau est déjà organisé de façon à permettre un **double repérage**, entre les idées principales qui sont déclinées et des matériaux et explications qui en fondent la consistance, et restituent la diversité des points de vue des acteurs : les citations extraites des nombreux entretiens menés figurent ainsi en retrait et en plus petits caractères ; on pourra s'y référer ou non. Il en est de même de certains paragraphes qui proposent des développements destinés à contextualiser notre objet sans directement traiter du « projet négocié » ; leur graphie plus petite permet de les appréhender pour une lecture plus ou moins exigeante.
- **2^e partie - Une plongée approfondie dans les univers locaux des trams de Strasbourg et Montpellier**, en abordant de façon plus spécifique – et en correspondance avec les attentes discutées lors des réunions du PUCA – un certain nombre de problématiques susceptibles d'éclairer particulièrement les enjeux de la négociation dans les projets urbains de tramways, en mobilisant les outils de l'urbanisme, de l'architecture, de la sociologie et de la science politique. Ces regards pourront être lus par les uns et les autres en fonction des intérêts de chacun à approfondir la réflexion.
 - Une *première section* retient l'apport des échelles réduites à la compréhension des dynamiques de négociation (ou non) de projets, en sélectionnant quelques terrains d'« expérimentations » urbaines liées au réseau de tram et sa portée dans la ville et pour les décideurs, autour de la question de l'espace public. Les cas de l'îlot de Lombardie et du quartier des Rives du Bohrie, à Strasbourg, ont été retenus en ce sens.
 - Une *deuxième section* traite de la mise en rapport, dans ce qui relève de processus de négociations, entre les configurations de projets et les configurations d'offre politique, à travers le questionnement des images et représentations du tram, construites et données à voir dans les magazines municipaux et intercommunaux des deux agglomérations.
 - Une *troisième section* questionne le projet de tramway urbain sous l'angle de la politique environnementale : le tram est fréquemment rattaché au répertoire du développement durable urbain et de la « ville durable », parce que moins polluant que l'automobile, parce qu'associé au « verdissement » de l'espace public, etc. Ces mises en relations méritent que l'on s'y arrête plus finement, en retenant l'exemple montpelliérain.

- Une *quatrième section* interroge les scènes de négociation relatives aux projets de tram autour d'un moment singulier dans les processus de réalisation des réseaux que sont les travaux. S'y arrêter permet d'affiner le regard, en rompant – *a priori* – avec certaines routines institutionnelles et en examinant les mobilisations qui émergent, leurs équipements contestataires, avec la part prise par des associations, etc.
- Enfin, dans une *cinquième section*, il s'agit aussi d'apporter des réponses à la question : « Les *études* pour quoi faire : décider, gouverner ou attendre... ? ». On revient ainsi, en se centrant sur le cas strasbourgeois, sur d'autres acteurs d'importance des projets de tram, à savoir les bureaux d'étude.

En amont de ces développements, une **introduction** positionne la problématique et la grille d'analyse retenues dans notre recherche, ainsi que la méthodologie, tant du point de vue des terrains retenus que du corpus mobilisé.

→ Remarque :

Ces précisions sont utiles pour comprendre le présent rapport. Nous restituons les postures différentes des acteurs et praticiens rencontrés, afin de ne pas tomber dans une tendance possible du chercheur qui consiste à s'intéresser à ce que lui essaie de faire voir aux autres. D'où l'intérêt d'une combinaison de modes d'approches empiriques liant observation et travail documentaire (ce qu'on pourrait qualifier d'approche « par les publics »), et entretiens et observations avec des acteurs déterminés (une entrée par des « portraits »). Nous distinguons donc ce qui est de la part du propos des acteurs et de l'analyse qui peut en être faite par le chercheur. Cette combinaison de focales permet de saisir des situations qui s'avèrent réticulées dans la pratique et des acteurs multi-cartes, sans s'enfermer *ex ante* dans une hermétique des certitudes et en privilégiant les enjeux de transversalité entre les terrains étudiés. De plus, citer constitue un bon moyen d'assurer un accès direct aux matériaux récoltés et donc à la construction de la démonstration¹.

Ceci gouverne un choix d'exposition des développements qui mérite d'être explicité : nous proposons en effet **plusieurs niveaux de lecture de ce rapport**, en plus de sa division en deux parties qui se comprennent elles-mêmes en ce sens :

– **Un niveau analytique et synthétique**, qui se fonde sur un plan détaillé pouvant servir de *guide de lecture* quant aux idées principales de chaque partie, chapitre, section, et sur les remarques énoncées en « chapeau » des différents points, et plus largement en texte courant.

– **Un niveau d'approfondissement des différents terrains** : autant par souci de rigueur dans l'exploitation des matériaux recueillis qu'à l'attention des lecteurs qui pourraient être davantage intéressés par un terrain, plus par une agglomération qu'une autre, mais sans nuire à la transversalité des analyses, nous proposons aussi des déclinaisons des hypothèses dégagées ville par ville, en termes à la fois de régularités et de spécificités, et en se fondant notamment sur les témoignages recueillis et mis en corrélation. D'autres lecteurs pourront passer sur ces paragraphes en retrait, qu'ils visualiseront sans peine, ou sont annoncés comme tels, sans que cela obère le sens général du propos.

– **Des mises en relation avec le contenu des rapports intermédiaires**, de format conséquent, que nous avons remis au PUCA en août 2009 et février 2010 sont également mentionnées lorsqu'elles fournissent des pistes complémentaires sur différents points.

¹ On rejoint ici de vieux débats sur l'administration de la preuve en interaction avec des élites : Peter Freitag *et al.*, « Problems of Proof in Elite Research », *Social Problems*, 23(3), 1976.

– Enfin, **un niveau « visuel »** accompagne le texte et-ou le prolonge pour en faciliter l’appréhension, que ce soit à titre illustratif (se rendre compte ce quoi il est question) ou, et c’est fréquemment le cas, avec une portée démonstrative forte en appui des hypothèses soulevées, notamment lorsqu’il en va des images du tram (photographies prises sur place, extraits de plaquettes et magazines des collectivités territoriales...). Une annexe photographique est aussi fournie dans le même sens.

Strasbourg, le 15 Novembre 2010

INTRODUCTION

Par rapport à l'appel d'offre du PUCA sur le « projet négocié », notre objet vise à interroger les particularités des projets de tramway par rapport à d'autres types de projets urbains, projets qui sont susceptibles d'engager une réflexion transversale à propos des « nouvelles modalités du projet négocié ». La recherche conduite permet donc de revenir à nouveaux frais sur les configurations d'acteurs en présence, le rapport à la démocratie participative et aux modes de management institutionnel, par une entrée qui interroge les enjeux du projet à l'épreuve de la durabilité.

I. PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESES : QUATRE AXES QUI SE REPONDENT

Sur le thème du « projet architectural et urbain », les connaissances se sont multipliées depuis une vingtaine d'années. Elles ont pris des directions très variées, s'attachant aux formes de son organisation, ses acteurs, ses porteurs et ses métiers, les doctrines qui le sous-tendent, les dispositifs politiques qui les encadrent, ses effets économiques et sociaux ainsi que les rétroactions sociétales qui s'ensuivent. Par suite, les orientations scientifiques ont privilégié tantôt une discipline, tantôt une autre, adoptant parfois un regard pluridisciplinaire. Par ailleurs, l'entrée par la « négociation », sans être absente, s'y présente souvent « en creux » ou au détour d'enquêtes portant sur d'autres objets.

Prenant acte de cette richesse de productions scientifiques, notre travail s'appuie sur le travail conjoint de sociologues, urbanistes et politistes. La « négociation » prend pour les uns et les autres un sens un peu différent, chacun ayant recours à ses cadres conceptuels et théoriques, parfois plus pragmatiquement à des formalisations d'expériences du « praticien réflexif » (la programmation générative par exemple¹) ou encore à l'analyse de la diffusion des notions dans le monde social et leur appropriation par les décideurs².

Le contexte général de l'analyse est celui des projets de tramways. Ces situations de « construction de projet » et de « projet construit » sont particulièrement riches de questionnements sur la nature des relations qui se font/défont à la fois dans des processus de transformation et dans ce que ces processus fabriquent comme dispositifs spatiaux (avec l'ensemble des normes de toutes sortes qu'ils tentent d'installer ou d'impacter). Nous n'ignorons pas que sur les projets de tramways, les écrits sont nombreux. Tout en prenant acte, il s'agit ici de déplacer le point de vue.

Plus précisément, nous retenons quatre thèmes/questions au fondement de nos enquêtes : la circulation des acteurs sur des scènes ou dans des arènes différentes, l'élargissement orchestré ou non à de nouvelles parties prenantes (non seulement la « concertation » mais aussi de nouvelles expertises), la construction des « cohérences » du projet à travers ses figurations/images et, enfin, ce que les espaces publics donnent à voir du négocié/non-négocié voire du re-négociable.

On décline ainsi nos investigations à partir de quatre entrées thématiques qui se font écho et qui abordent le projet comme arène, comme scène, comme figure(ration), et enfin comme objet/sujet concret de négociations ou pas, incluant par là une dimension réflexive. Les terrains privilégiés – les aires urbaines de Strasbourg et Montpellier (cf. *infra*) – sont éclairants à divers titres donc, et l'on y ajoute, en relation, les dimensions, trop souvent séparées, du projet en train de se faire (éclairant les thématiques 1 et 2) et des expériences acquises et fortement médiatisés (références ou non à ces « bonnes pratiques »).

¹ Michel Conan (dir.), *Perspectives pour la maîtrise d'ouvrage publique*, Paris, CSTB, Plan Construction et Architecture, 1995. Plus largement, Ola Söderstrom *et al.*, *L'usage du projet*, Lausanne, Payot, 2000.

² On pense à l'effet NIMBY – « Not in my back yard » – dans le cas de mobilisations de riverains d'un équipement, que les responsables locaux mettent en avant pour les décrédibiliser : cf. Danny Trom, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante », *Revue française de science politique*, 49(1), 1999, pp. 31-50 ; et Arthur Jobert, « L'aménagement en politique. Ce que le syndrome Nimby nous dit de l'intérêt général », *Politix*, 42, 1998.

Thématique 1 : La circulation des acteurs

Le champ de l'urbanisme rejoint aujourd'hui celui des théories de la gouvernance pour énoncer le projet comme une logique de « coproduction » de la ville¹. On peut ici invoquer les travaux de Gilles Pinson, qui définit les projets de ville comme des « processus de mobilisation territoriale visant à transformer la forme physique, l'économie et l'image des villes dans un contexte de compétition interurbaine ». Cette focale présente un double intérêt : « D'une part, en tant qu'unités d'analyse, ils permettent de prendre la mesure de la pluralisation des espaces politiques urbains, caractérisée par l'ouverture des agendas urbains, la multiplication des acteurs impliqués dans les politiques urbaines et la dispersion des ressources. D'autre part, en tant qu'instruments d'action, ils permettent de comprendre comment les acteurs des politiques urbaines font prospérer ces situations pluralistes et comment, sur la base de modes d'action interactionnistes et incrémentaux, une capacité d'action collective se reconstitue à l'échelle des villes »².

La notion de projet urbain correspond en cela à un contexte de renouvellement des pratiques de la planification urbaine, en particulier dans le cadre de la décentralisation et du passage des décisions d'urbanisme de l'Etat vers les collectivités territoriales, avec, corrélativement, des processus d'élaboration collective – c'est-à-dire le « passage de la norme au contrat, du conflit à la régulation ». Se pose alors la question du recours à de nouvelles méthodes d'action, et donc de nouveaux outils, à la fois techniques et participatifs, où le projet urbain devient lui-même un instrument de coordination, de mobilisation et de mise en cohérence³, notamment entre un nombre élargi d'acteurs et d'instances en co-présence, au point de susciter toujours plus de situations requérant la présence de médiateurs dans la ville et ses quartiers⁴, ainsi que de « nouveaux métiers » qui tiennent à la fois de la production ou de la régénération de liens sociaux mais aussi de compétences accrues rendues nécessaires par les enjeux de la « ville durable », au sein desquels le tramway figure en bonne place.

On réfléchit de la sorte sur les enjeux de constitution d'une arène des projets autour du tram, en termes de carrières et de concurrences des acteurs et groupes impliqués. Ceci permet de rompre avec une vision fixiste pour souligner les dynamiques en jeu. Celles-ci sont repérables à deux niveaux qui s'imbriquent : celui des acteurs qui font circuler des projets ou circulent eux-mêmes, et celui des lieux où s'opèrent de tels passages⁵.

1- Aussi bien des élus que des administratifs et techniciens en charge des problématiques du développement urbain, ou encore certains associatifs, peuvent incarner des figures intermédiaires, des acteurs-passeurs entre des mondes sociaux distincts sinon distants. Comprendre l'endossement d'un tel rôle permet de saisir ensuite les compromis pratiques par lesquels vont se résoudre ou non les politiques locales, dans la mesure où ces circulations peuvent être appréhendées sur un double plan matériel et cognitif. Par exemple, les techniciens et les administratifs « bougent » physiquement de ville en ville au cours de leur carrière et valent ainsi comme passeurs par leurs parcours et les mobilités professionnelles, à la fois entre aires urbaines et entre services et postes d'affectation. Quant aux élus municipaux et intercommunaux exerçant une délégation en prise avec les questions de mobilité urbaine et la politique de la ville, il n'est pas rare qu'ils conjuguent un engagement militant dans le champ social ou environnemental et l'exercice d'un ou plusieurs mandats électifs, construisant ainsi une certaine « spécialisation ».

¹ Nadia Arab, « La coproduction des opérations urbaines : coopération et conception », *Espaces et Sociétés*, 105-106, 2001, pp. 57-81.

² Gilles Pinson, « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes », *Revue française de science politique*, 56, 2006, pp. 619-651.

³ Marie-Hélène Bacqué *et al.*, « Projets urbains en quartiers anciens », in : Yannis Tsiomis (dir.), *Echelles et temporalités des projets urbains*, Paris, PUCA/Jean-Michel Place, 2007, pp. 95-110, not. pp. 95-96.

⁴ Maurice Blanc, Juan Matas, Patrick Schmoll (dir.), *Médiations : agir et prévenir dans les quartiers*, Strasbourg, Néothèque, 2007.

⁵ Philippe Hamman *et al.*, *Discours savants, discours militants. Mélange des genres*, Paris, L'Harmattan, 2002, not. Anquetin Virginie, « Produire une politique municipale de l'environnement : la régulation des interactions des acteurs locaux par l'"expertise" », pp. 129-151, dans le cas strasbourgeois.

Plus largement, c'est aussi une invite à prendre en considération la dimension réflexive du jeu des acteurs, et donc leur capacité différentielle à maîtriser des enjeux cognitifs, comme l'a souligné Pierre Lascoumes dans sa modélisation du transcodage¹. Cette capacité réflexive des acteurs quand ils circulent de ville en ville ou encore lorsqu'ils s'approprient pour des usages pratiques des notions de sciences sociales (à l'exemple de la dénonciation de l'effet NIMBY) mérite d'être interrogée, de même que, relationnellement, la posture de ceux auxquels on ne prête pas cette capacité (les « muets » ?).

2- Corrélativement, les arènes décisionnelles s'incarnent aussi dans des lieux de mutualisation et d'expertise : des réseaux et des circuits d'hybridation collective apparaissent, de contours et d'intensité variables : ateliers externalisés des organigrammes des collectivités territoriales, structures associatives ou encore collectifs de villes engagées sur des pratiques innovantes, etc. En ressort une comparabilité accrue des actions locales (au même titre que les logiques de palmarès de villes « où il fait bon vivre », « les plus sûres », « avec les meilleurs services publics », etc., qui se développent dans la presse généraliste et spécialisée), élargissant les cadres d'appréhension du projet et donc les perceptions qui en sont faites, y compris, en retour, dans la ville.

Thématique 2 : L'élargissement de la scène des projets

Les projets urbains de tramway ont en commun de se concrétiser à travers un certain nombre d'instruments, dispositifs et outils, au sens de P. Lascoumes et P. Le Galès², dont la portée est proprement politique – et pas seulement technique. Le choix des tracés de lignes de tramway le montre. La méthode est d'abord technique (flux, fréquentation...), corrigée en fonction de priorités d'image de la ville (centre, monuments patrimoniaux), de requalification d'un quartier, etc., ou de pari sur l'avenir, lorsqu'il en va d'une offre de transports par anticipation, comme à Montpellier en termes de maîtrise de l'extension urbaine.

Ces cadres d'action participent à « associer », au sens de Bruno Latour³, un problème (qu'ils contribuent à définir), une politique publique (et sa légitimité) et un ensemble d'acteurs (qu'ils cimentent en termes de coalitions). Ils requièrent d'autant plus la production d'expertise au service des collectivités, ce qui renvoie à des processus de sélection et de production de légitimité, desquels les habitants et les usagers ne sont pas absents, car, Pierre Bourdieu l'a noté, une forme de connivence des destinataires est requise, et il s'agit de la favoriser : « Le langage d'autorité ne gouverne jamais qu'avec la collaboration de ceux qu'il gouverne, c'est-à-dire grâce à l'assistance des mécanismes sociaux capables de produire cette complicité »⁴.

La question de la démocratie participative, largement mise en avant par les collectivités⁵, prend place ici ; elle en appelle aux « profanes » – ceux qui ne sont pas couramment associés aux circuits décisionnels –, et produit à la fois – et c'est ce qui mérite attention comme élargissement de la scène des projets – des « professionnels » et des groupes « ex-catégorisés » : la mise en place d'instances consultatives comme les Conseils de jeunes ou de quartiers n'exclut pas la concomitance d'expressions hors de ces canaux, organisées (des associations de quartier ou d'usagers des transports...), ou épisodiques, par des écarts à la norme.

Un premier obstacle, pour le chercheur, peut tenir aux déclinaisons locales des modes de labellisation : pour qualifier la concertation et la participation, les énoncés sont multiples et pas

¹ Pierre Lascoumes, « Rendre gouvernable : de la “traduction” au “transcodage”. L'analyse du changement dans les réseaux d'action publique », in : CURAPP, *La gouvernabilité*, Paris, PUF, 1996, pp. 325-338. Les opérations que Pierre Lascoumes dégage ne sont pas très éloignées de celles avancées par Michel Callon en termes de “traductions”, mais il insiste sur le fait que les capacités des acteurs à la traduction sont inégales et dépendent de leurs ressources spécifiques.

² Pierre Lascoumes, Patrick Le Galès (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2005.

³ Bruno Latour, *Changer de société - Refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006.

⁴ Pierre Bourdieu, *Ce que parler veut dire*, Paris, Fayard, 1982, p. 113.

⁵ Cf. Marie-Hélène Bacqué *et al.*, dossier « Ville, action “citoyenne” et débat public », *Espaces et Sociétés*, 123, 2005, pp. 7-19 ; Loïc Blondiaux, Yves Sintomer, « L'impératif délibératif », *Politix*, 57, 2002, pp. 17-35, qui soulignent que « la transformation de la gestion urbaine a été marquée ces dernières années par le succès du thème du débat public et de la délibération démocratique ».

nécessairement stabilisés (« bonnes pratiques », « gouvernance », « dispositifs citoyens », etc.). C'est tout l'intérêt d'une étude fine à partir des cas de Strasbourg et Montpellier que de pouvoir descendre au plus près des constructions institutionnelles et des usages localisés de ces qualifications.

Qui plus est, à un deuxième niveau d'appréhension, les partenaires associés à une démarche de démocratie participative le sont diversement, en tant que groupe (les associations en particulier, entre pôle « militant » ou plus « institutionnel »¹) ou en tant que citoyen. Et cette dernière catégorie est elle-même plurielle : à proximité d'un aménagement urbain (ce que constitue une ligne de tram), le citoyen est d'abord riverain ; mais il est aussi usager potentiel de services produits par la collectivité (ce que représente aussi le tram). Au-delà, on peut interroger l'investissement de groupes particuliers que sont les jeunes, souvent ciblés au titre des dispositifs de mobilité urbaine, mais aussi les commerçants, sensibles à la façon dont on fabrique une ville par des modes de déplacements dont l'accès et la sécurité se montreront plus ou moins favorables à leurs activités. C'est ce jeu de postures et de situations qui nous retient, au-delà des acteurs eux-mêmes, pour approcher les réalités de la participation citoyenne, qui suppose une certaine redistribution du pouvoir², et non simplement une publicisation du débat, au sens de Habermas³.

Ceci renvoie à un double arrière-plan théorique. D'une part, un certain nombre de travaux s'intéressent aux transformations des mobilisations collectives et de leur accès à l'espace public. Ils pointent une remise en cause du monopole des représentants publics sur les modalités de jugement et de choix, c'est-à-dire sur « la décision ». Ce processus s'expliquerait par l'entrée en scène de « profanes », dans le cadre de dispositifs de participation ou de controverses publiques⁴, ou encore en tant que « lanceurs d'alerte »⁵. D'autre part, depuis les années 2000, il est également question d'une réactualisation du modèle légal-rationnel d'expertise fondé sur les effets d'autorité liés à la compétence technique⁶. A partir de l'objet du tramway, on repère l'absence d'exclusivité de ces deux dynamiques. C'est bien parce qu'il n'y a pas de « toute-puissance » des appareils administratifs et techniques sur les enjeux de déplacements urbains et de requalification de l'espace public, qu'émergent des alertes ou des critiques portées par de nouveaux porte-parole (des usagers, des riverains...), ou des résistances de la part de groupes sociaux s'estimant marginalisés. Mais, en même temps, à mesure que ces thématiques s'inscrivent sur les agendas locaux, s'opère une réorganisation d'un appareillage technico-administratif, qui inscrit désormais au nombre de ses missions les rôles de vigilance et de défense des citoyens (qualité de vie, confort, sécurité...).

Dès lors, c'est dans un rapport mouvant entre ouverture à de nouveaux acteurs et réinvestissement des institutions locales que se recompose la scène des projets urbains de tramway. On en rend compte comme d'une transaction tripolaire : tandis que la démocratie représentative combine deux légitimités – politique et technique –, en apparaît une troisième, celle de la mobilisation citoyenne. Cette dernière induit une ouverture du champ des alliances possibles⁷, davantage fluctuantes de ce fait : une partie des habitants peut, sur tel ou tel sujet, s'appuyer sur le soutien d'une fraction des élus, des administratifs ou des techniciens⁸, ce qui permet :

¹ Entre autres, cf. Jacques Fialaire, « Les associations, partenaires ou faux-nez de l'administration ? », in : Lionel Prouteau (dir.), *Les associations entre bénévolat et logiques d'entreprise*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003 ; Carole Waldvogel, « Le faux débat intérêt privé/intérêt public autour des associations environnementales revendicatives », *Revue des Sciences Sociales*, 33, 2005, pp. 80-87.

² Maurice Blanc *et al.*, *Vie quotidienne et démocratie. Pour une sociologie de la transaction sociale (suite)*, Paris, L'Harmattan, 1994, pp. 266-270.

³ Jürgen Habermas, *L'Espace public*, Paris, Payot, 1986.

⁴ Michel Callon, Pierre Lascoumes, Yannick Barthes, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil, 2001.

⁵ Francis Chateauraynaud, Didier Torny, *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*, Paris, Editions de l'EHESS, 1999.

⁶ Christiane Restier-Melleray, « Experts et expertise : le cas de la France », *Revue française de science politique*, 40(4), 1990, pp. 540-585. Ceci représente en particulier le modèle des « agences ».

⁷ Passage de la *dyade* à la *triade*, au sens de Georg Simmel, *Sociologie et épistémologie*, Paris, PUF, 1981 (1917).

⁸ Maurice Blanc, « Conflits et transactions sociales : la démocratie participative n'est pas un long fleuve tranquille », *Sciences de la société*, 69, 2006, pp. 25-37 ; David M. Smith, Maurice Blanc, « Participation and grass-roots democracy », *Environment and Planning D : Society and Space*, 15(2), 1997, pp. 281-303.

– d’une part, de mettre en évidence un certain nombre d’épisodes où de telles circulations s’opèrent (en écho à la thématique 1), et sous quelles conditions et modalités. Un exemple parlant tient à la démolition de l’historique pont Churchill reliant à Strasbourg les quartiers de l’Esplanade et du Neudorf, pour permettre l’extension d’une ligne de tram devant desservir ces quartiers, en construisant un nouveau pont, à niveau du sol cette fois. Une opposition forte et experte s’est organisée, mobilisant des associations de quartier (l’Association des résidents et amis du Neudorf, l’ARAN, au premier titre) qui développent des savoir-faire militants mais aussi juridiques et techniques ; les aléas du projet devant les juridictions administratives le traduisent.

– d’autre part, de repositionner les perceptions des contestations « hors système » de la part d’acteurs apparaissant d’autant plus fragmentés et illégitimes (les dégradations des installations de tram...), mais qui permettent pourtant d’apprécier différemment la portée des dispositifs engagés.

Thématique 3 : Le « pouvoir des images »¹

L’élaboration d’un projet s’accompagne de la production d’une masse considérable de documents graphiques. Relevés, plans, schémas, modélisations, simulations... autant de surfaces d’inscriptions qui racontent un processus². Exploratoires et prospectifs, ils participent dans la phase d’étude au débat d’idées et à la fixation progressive d’un dessin de réseau qui vient soutenir l’image d’une ville en devenir (exercice de planification). Les opérations de figuration se succèdent et s’affrontent, mettant ainsi en relation divers acteurs patentés (professionnels). Occasion de conflits entre techniciens, objet de rationalisation et d’une quête de cohérence ou encore source de séduction, les figures jouent un rôle actif mais dans un cercle qui n’est pas flou – même si le périmètre bouge – d’acteurs qui ont peu ou prou une culture visuelle plus ou moins abstraite mais partagée. Engagés dans l’aventure collective qu’est un projet, ces acteurs en connaissent la langue, les codes, les outils, les risques. Le « savoir négocier » fait partie sinon de leurs compétences, du moins de leurs expériences, ceci dans le confort de l’entre soi.

Il en est tout autrement pour les « profanes » venus à un moment ou à un autre, et par un biais ou un autre (invités ou non) dans l’élaboration du projet, qu’ils entrent par une porte (décision politique ou étape réglementaire) ou par une autre (rumeurs, interpellations dans la presse...). Car lorsque ces figures, devenues parfois des images, sortent du cercle de ces initiés pour s’installer véritablement dans l’espace public (une configuration sociale et politique, réelle ou virtuelle, cf. les sites Internet), elles suscitent des réactions (incompréhension, doutes, contestations... enchantement ?) ; les enjeux et règles du jeu de la « négociation » changent radicalement de forme et de sens.

Il y a alors à comprendre ce qui se passe, dans cette mise à l’épreuve, les mutations qui s’opèrent autour des images, vis-à-vis d’elles, contre elles ou... à côté. Plusieurs questions apparaissent (auxquelles on ne peut répondre que partiellement dans le cadre nécessairement limité de notre recherche) :

- Première question : comment cette entrée dans l’espace public (pour faire comprendre, croire ressentir) est-elle préparée, négociée, arbitrée, formatée par les professionnels précités et les spécialistes en communication ?
- Deuxième ordre de questions : dans le temps particulier (légalement imposé ou politiquement installé, d’ordre préventif ou curatif) de la concertation, comment les techniciens analysent, commentent, défendent ces visualisations qui sont passées par la phase préalable d’entrée dans l’espace public, mais qui ne sont pas celles sur lesquelles ils ont été amenés à travailler « en chambre » ?

¹ Images et non figures. Sur le pouvoir des figures, voir le numéro des *Cahiers de la recherche architecturale*, dirigé par Frédéric Pousin (n°8, mai 2001).

² Jack Goody, *La raison graphique*, Paris, Editions de Minuit, 1979.

- Troisième ordre de questions : ces visualisations comment sont-elles lues, interprétées, discutées par les profanes ? Entrent-elles en résonance avec leurs pratiques, leurs « cartes mentales » voire leurs attentes ? Comment lisent-ils, peuvent-ils lire ce qui leur est soumis ? Pour cela, de quelles ressources disposent-ils ?

Ces questions sont nourries des travaux effectués par des chercheurs tels Michel Lussault et ses collaborateurs depuis près de quinze ans, sur les « images de l'urbain », tout comme par ceux qui ont avancé dans la ligne de ou avec Frédéric Pousin¹. Au regard de ces références, le questionnement posé ci-dessus appelle de notre part des prolongements et des approfondissements. Car nous nous intéressons à un corpus particulier, les images « d'ambiance », à prétention pédagogique (en vertu du « réalisme » qu'on leur prête), sans être dénuées d'un caractère promotionnel². Ces images constituent un genre particulier au statut incertain, n'entrant pas complètement dans la catégorie des logos du marketing urbain, ni dans celle de la composition urbaine ou paysagère que maîtrisent des experts. Quels types d'informations transmettent ces images ou ne transmettent-elles pas ? Quels mots et quels discours les accompagnent (au-delà du « avant/après ») ? Véhiculent-elles des références de la ville ou d'autres villes ? Comment sont-elles reçues ? Quels hiatus se révèlent au moment de leur immersion dans l'espace public ?³ Ce corpus très particulier, et souvent négligé⁴, mérite d'être travaillé longitudinalement (les avatars de la figuration) et transversalement (l'image comme relation).

Cette thématique et la précédente (l'élargissement de la scène des projets) se nourrissent mutuellement, comme en témoigne le propos récent d'un acteur public désorienté : « Quand on leur montre des plans, ils disent qu'ils ne comprennent pas ; quand on ne les leur montre pas, ils disent qu'on leur cache quelque chose ». La fabrique de la *camera obscura* pose question.

Thématique 4 : L'espace négocié : une « vue de l'esprit » ?

Si, comme les urbanistes l'affirment, le réseau a un rôle structurant à l'échelle de la ville, « même un réseau long demeure local en tous points », rappelle Bruno Latour⁵. Partant cette fois de ces « points », les espaces donnés à voir et à pratiquer, on se propose d'en faire une archéologie. Notion polysémique voire ambiguë, l'espace public sera entendu comme forme matérielle, avec ses « meubles », à la fois support d'actions et d'interactions, potentiel d'usages multiples (et parfois inattendus) mais jamais complètement libres. En ce sens, l'espace public généré par le tramway est un espace particulièrement sensible ; et il « touche » comme dans tous projets les passants, riverains, habitants, mais aussi des usagers du transport en commun. Il est aussi sous haute surveillance. Ce sont les différentes facettes de cette sensibilité que nous interrogeons et qui, de fait, obligent à prendre en charge bien d'autres sens de la notion d'espace public⁶.

Les espaces (matériels) générés par un projet de tramway sont publics, au sens juridique du terme, et longent des espaces privés sans en principe les entamer : la traversée en cœur d'îlot

¹ Michel Lussault, « La politique territoriale (trans)figuée », *Espace/Temps*, 1996, pp. 92-104 ; « La ville clarifiée. De quelques usages carto- et iconographiques en œuvre dans le projet urbain », in : L. Cambrézy et R. de Maximy (dir.), *La cartographie en débat*, Paris, Karthala/Orstom, 1995, pp. 157-195 ; et C. Calenge, M. Lussault et B. Pagand (dir.), *Figures de l'urbain*, Tours, Maison des sciences de la ville, 1997. Pour F. Pousin, cf. le dossier cité, et avec Amine Benaïssa, « Figuration et négociation dans le projet urbain », *Cahiers de la recherche architecturale*, 2-3, 1999, pp. 119-134.

² La notion d'ambiance est prise ici au sens commun et non dans celui qu'a élaboré avec minutie l'équipe du CRESSON : Pascal Amphoux, « Une expertise 'ambiance' est-elle possible ? », in : Thérèse Evette, Jean-Jacques Terrin (dir.), *Projets urbains. Expertises, concertation et conception*, Réseau activités et métiers de l'architecture et de l'urbanisme, Paris, Éditions de la Villette, 2006.

³ Au regard des travaux du sociologue Philippe Dard, « Entre les acteurs de la fabrication de la ville : les maquettes virtuelles », in : Bonnet Michel (dir.) *La conduite des projets architecturaux et urbains : tendances d'évolution*, Paris, La Documentation Française, 2005, pp. 119-134.

⁴ Bruno Péquignot, *Recherches sociologiques sur les images*, Paris, L'Harmattan, 2008.

⁵ Bruno Latour, *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, Paris, La Découverte, 1991.

⁶ Jacques Rancière, *Le partage du sensible. Esthétique et politique*, Paris, Editions de la Fabrique, 2000.

(l'exemple strasbourgeois de l'îlot de Lombardie est significatif) provoquant ici une escalade de mise en causes des relations entre public et privé, les démolitions provoquant là des oppositions vigoureuses. À cela s'ajoute le fait que ces espaces générés par l'installation du tramway permettent à des usagers d'un transport en commun de bénéficier d'un service. Autrement dit, l'espace offert/subi par une ligne de tramway voit se croiser les regards, projets et intérêts à la fois des passants, des riverains et des usagers du transport. Ces derniers donnent un sens particulier à un tel espace public... Avec eux et derrière eux, il y a le service qui oblige la société qui s'y est engagée à le rendre ; c'est la façon dont il est rendu et la façon dont il est reçu qui sont à interroger. Trois thèmes se dégagent de façon récurrente : l'esthétique, la sécurité, le confort, mobilisant experts (le « concepteur lumière », le designer du banc public...) et acteurs publics qui trouvent là l'occasion de décliner des enjeux plus vastes (l'écologie urbaine, la prévention situationnelle...).

Ces thèmes viennent ensemble et parfois entrent en contradiction dans le vaste catalogue des micro-installations et objets mis en place, celui de toutes les formes de délimitations (clôtures, barrières, bordures...) qui jalonnent la « plate-forme » et qui, lors de la conception, ont été âprement négociées. Tous ces moyens qui permettent autant qu'ils empêchent des pratiques de l'espace ne font pas d'une ligne de tramway un « long fleuve tranquille », mais au contraire un dispositif policé¹ : en quoi l'espace conçu et négocié en amont est-il renégoциé lorsqu'il est pratiqué ? est-il re-négoциable ?

Cet espace est sensible au regard d'une formule du sens commun : « le beau, c'est sûr ». Deux ensembles de symptômes méritent alors attention : les choix faits et les réactions provoquées en matière de mobilier, de design et d'esthétique d'une part ; la mise en sécurité de l'espace public (vidéosurveillance²) de l'autre. Pour travailler sur ces symptômes – à en remonter les fils, on trouve aussi des formes d'expertise en circulation, cf. Thématique 1 –, il s'agit de prêter attention aux détails des dispositifs spatiaux, aux traces des usages et détournements d'usages, aux formes de l'imprévu/imprévisible.

Il y a des espaces/territoires plus négociés-ciabiles que d'autres. Si on s'intéresse ici aux effets de la proximité, on ne saurait sous-estimer les effets d'échelles et périmètres, les espaces de référence des actions menées (le déplacement, l'accessibilité, l'image mentale...). Deux lectures sont possibles qui paraissent s'opposer : ce que représente le tramway dans et pour un quartier et ce qu'il représente à l'échelle de la ville³ ? Comment un projet de tramway prend alors place dans un projet urbain ? Comment construire une acceptation sociale – dans divers registres : discriminations socio-spatiales, enjeux de sécurité, d'accès au service, d'usage, etc. – pour que le projet « prenne » dans ces différents espaces ? Dès lors, comment un projet de tramway se traduit d'un groupe d'acteurs à un autre dans des dynamiques d'adaptation, de torsion, lorsqu'il passe par ces différents filtres ? Il y a là des processus entre acteurs et groupes sociaux qu'il s'agit de qualifier à partir du repérage de leurs inscriptions spatiales.

Au final, il devient possible de réfléchir en termes de normes (d'action, d'acceptation, etc.) pour tenter de mieux cerner ce qui est réputé négociable ou pas ou dans quelle mesure et pour quel espace urbain. Les dynamiques en jeu renvoient à chaque reprise à des inscriptions territorialisées et des configurations d'acteurs (suivant des modes binaires ou ternaires de la relation sociale, conflit ou médiation), où il importe de questionner les porteurs, importateurs et traducteurs⁴ des modes d'hybridation et-ou des résistances et mobilisations diverses suscitées tant sur les scènes urbaines que dans les arènes décisionnelles, professionnelles et profanes.

¹ On songe ici à Michel Foucault et ses micro-disciplines mais aussi à Norbert Elias et aux processus d'augmentation du degré de sensibilité à la violence qui implique une forme d'auto-contrainte pour les acteurs comme pour les institutions.

² Les systèmes de vidéosurveillance mettent en péril ce qui fait la co-présence et l'expérience de l'autre dans l'espace public (surveillance contre « co-veillance » en quelque sorte) : cf. J. Ruegg, « La vidéosurveillance contre la ville ? » colloque *La ville mal aimée* 5-12 juin 2007. On sait que c'est un marché en pleine expansion...

³ Dominique Lorrain, « La dérive des instruments. Les indicateurs de la politique de la ville et l'action publique », *Revue française de science politique*, 56(3), 2006, pp. 429-455.

⁴ Sur ces perspectives d'analyses en termes d'acteurs importateurs et traducteurs, voir également, pour la scène internationale, Yves Dezalay, Bryant G. Garth, *La mondialisation des guerres de palais*, Paris, Seuil, 2002.

2. METHODOLOGIE ET ETAT DES CONNAISSANCES

A/ Intérêt des villes choisies dans une démarche comparative

L'approche comparative retenue se conçoit à plusieurs niveaux d'étude et de compréhension : il s'agit de coupler la comparaison à une même échelle et de croiser plusieurs échelles, à savoir celles de l'agglomération, de la ville, du projet urbain, et d'épisodes de mises en intrigue.

Le choix des terrains privilégiés correspond à cette démarche :

- le cas de **Strasbourg** présente, au-delà de l'intérêt de la proximité locale favorisant un travail approfondi de terrain, une dimension processuelle intéressante à reconstituer autour de la mise en place des lignes de tramway et des mobilisations auxquelles cela a donné lieu (associatives, citoyennes, éruptives...), y compris en termes d'investissements socio-politiques et d'épisodes saillants, ou de contextes de routinisation.
- celui de **Montpellier**, dont l'équipe du CRESS dispose d'une première approche empirique effective dans le cadre de l'étude réalisée en 2006-2008 sur le Développement durable urbain pour le PUCA dans le cadre de la Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU), permet d'analyser en regard de Strasbourg les motifs et formes des mobilisations locales (notamment associatives avec le Collectif Tramway...), les enjeux du contexte urbain (tram « en anticipation » du développement urbain, etc.), et ceux des circulations et traductions de modèles et de porteurs – précisément à partir d'expériences situées à Strasbourg, notamment. L'implication dans l'étude de Cécile Frank, docteure en science politique, associée au CEPPEL/CNRS de Montpellier et post-doctorante au CRESS, a permis une véritable recherche de terrain par une présence effective sur place et une connaissance des enjeux locaux.

B/ Dispositif méthodologique et corpus de la recherche

Les quatre thématiques retenues ne sauraient être engagées séparément, puisqu'il s'agit au contraire d'en nouer les fils. Pour ce faire, en termes de corpus mobilisé, l'étude repose sur l'analyse de sources de statuts variés mises en corrélation, à partir de deux entrées qui se répondent et se complètent :

a) Une étude documentaire approfondie

Nous mobilisons ici des sources de différents statuts :

- matériaux bruts disponibles sur place,
- présentations communicationnelles des collectivités territoriales,
- ressources des sites Internet des villes et agglomérations concernées,
- mais aussi rapports d'études déjà effectuées (réseau POPSU, etc.).

b) Des enquêtes de terrain

Des enquêtes ont assuré un accès direct à des sources d'information importantes de première main :

- *l'observation ethnographique de terrain*, par coups de sonde, suivant une méthodologie indiciaire, par rapport aux politiques menées et aux situations urbaines.
- *la conduite d'entretiens approfondis*, avec des acteurs-clefs repérés par le travail sur documents.
- *l'analyse sérielle des documents graphiques* ; *entretiens* avec leurs concepteurs et avec des membres d'associations impliquées.

- le relevé des usages et dispositifs spatiaux mis en place ; et entretiens avec les concepteurs et gestionnaires.

→ Le corpus constitué et analysé se présente comme suit :

1. Magazines communaux et intercommunaux dans les agglomérations de Strasbourg et Montpellier

Ils ont fait l'objet, de fin 2008 à juin 2009, d'une analyse systématique sur l'ensemble du corpus édité depuis 2000 (exploitation systématique depuis 2003 pour Montpellier, corpus disponible sur Internet depuis cette date ; par sondage auparavant) :

- dépouillement complet et analyse sociologique par Christine Blanc et Philippe Hamman
- dépouillement ciblé et analyse urbanistique autour des « images » du tramway par François Nowakowski

Strasbourg Magazine : magazine communal, Strasbourg, mensuel, analysé depuis le n° 96, février 1999.

CUS Magazine : magazine intercommunal, Communauté urbaine de Strasbourg, trimestriel, analysé depuis le n° 14, octobre 2000.

Montpellier notre Ville : magazine communal, Montpellier, mensuel, analysé depuis le n° 284, octobre 2004.

Harmonie : magazine intercommunal, Communauté d'agglomération de Montpellier, mensuel, analysé depuis le n° 195, mars 2003.

2. Archives

Dans le cas du tramway de l'agglomération de Strasbourg, une exploration a été menée au cours du 1^{er} semestre 2009 par Viviane Claude et François Nowakowski aux Archives municipales de Strasbourg, Archives départementales du Bas-Rhin et au fonds de la Compagnie des Transports Strasbourgeois. Elle informe toute une série d'enjeux d'actualité, et permet d'en attester l'épaisseur socio-historique.

Pour en savoir plus : voir le 1^{er} rapport intermédiaire, août 2009, Partie 3, §1 : Le TCSP : de quoi parle-t-on ?, pp. 376-396.

Ont en particulier été exploitées :

- aux AMS, les cartons :

272W103

331W244

717W445 ; 717W450

770W190

781W32

- les délibérations du Conseil de la Communauté urbaine de Strasbourg

Les sources d'archives ont été complétées par :

- C. Lefèvre et J.-M. Offner, *Les transports urbains en questions. Usages - Décisions – Territoires*, Paris, Ed. Celse, 1990.

- F. Cuillier, *Strasbourg, Chroniques d'urbanisme*, Ed de l'Aube, 1994.

- CDU = Centre de Documentation d'Urbanisme (ministère de l'Équipement, dit aujourd'hui de « l'Écologie » mais toujours installé dans les sous-sols de l'Arche de la Défense).
- la presse régionale : *Dernières Nouvelles d'Alsace*.

3. Travail de terrain et entretiens approfondis

Le travail de terrain mené depuis janvier 2009 a consisté en :

- des observations ethnographiques et urbanistiques à Strasbourg et à Montpellier ;
- et dans la réalisation d'entretiens approfondis avec différents groupes d'acteurs locaux en interaction autour des projets de tramway, afin de croiser les points de vue et de cerner les parties prenantes aux processus de négociations.

On a ainsi cherché à enquêter une diversité de postures et de situations, en rencontrant à la fois :

- des élus, communaux et intercommunaux.
- des administratifs et des techniciens, et ce en fonction de différentes institutions d'appartenance, collectivités et agences locales de développement.
- des « experts » et autres professionnels de la ville : au sein des compagnies de transports, parmi les architectes et urbanistes, les maîtres d'œuvre...
- des associatifs enfin, mobilisés autour des projets de tram : associations de quartier, de commerçants, groupements spécifiquement constitués autour des enjeux de tram (pouvant constituer une « expertise d'usage » au-delà du militantisme...), etc.

Ces entretiens ont été préparés de concert par Christine Blanc, Cécile Frank et Philippe Hamman, à partir d'une trame commune, déclinée ensuite en fonction des différents acteurs et des terrains strasbourgeois et montpelliérain, afin de favoriser la comparaison. À ceux cités ici et menés spécifiquement pour notre enquêtes s'ajoutent plusieurs entretiens réalisés par l'équipe du CRESS en 2007 à Montpellier dans le cadre d'un précédent programme du PUCA (POPSU).

▪ *Entretiens approfondis réalisés dans l'agglomération de Strasbourg par Christine Blanc, de juin à août 2009, en liaison avec des observations de terrain (travaux de la ligne F, pôles intermodaux, nouveau dépôt avec alimentation photovoltaïque, etc.) :*

R. N., ingénieur à la CUS (Communauté urbaine de Strasbourg) : entretien réalisé le 4 mai 2009 à 14h30, durée : 2h30

B. V., chargé d'études à l'ADEUS (Agence de développement et d'urbanisme de Strasbourg) : entretien réalisé le 11 mai 2009 à 10h00, durée : 2h

M. M., président de l'ASTUS (Association strasbourgeoise d'usagers spécialisée sur les transports) : entretien réalisé le 13 mai 2009 à 9h30, durée : 2h

G. H., président de l'ARAN (Association des résidents du quartier du Neudorf) : entretien réalisé le 3 juin à 10h30, durée : 1h30

J.-J. G., adjoint au maire de Strasbourg, quartier Gare-Kléber : entretien réalisé le 9 juin 2009 à 14h30, durée : 45 min.

B. C., chargée d'information et de communication, service et déplacements, à la CUS : entretien réalisé le 15 juin 2009 à 14h00, durée : 1h

J. T., directeur commercial et marketing CTS : entretien réalisé le 17 juin 2009 à 14h00, durée : 2h

G. M., ingénieur en chef à la CUS : entretien réalisé le 21 juillet 2009 à 16h00, durée : 1h30

J. M., directeur du projet de rénovation urbaine (GPV) Neuhof à la CUS : entretien réalisé le 31 juillet 2009 à 15h00, durée : 1h

J.-M. B., maire d'Ostwald, Vice-président de la CUS : entretien réalisé le 22 octobre 2009 à 15h30, durée 2h30

C. F., chef de projet extensions du tram à la CUS : entretien réalisé le 11 juin 2010 à 11h00, durée : 1h

▪ *Entretiens approfondis réalisés dans l'agglomération de Montpellier par Cécile Frank, de mai à août 2009, en liaison avec des observations de terrain (en particulier, dans le cadre de l'exposition au public du tracé du projet de la ligne 3, avec une simulation par ordinateur de ce que sera le tracé – même si le tracé définitif n'est toujours pas finalisé, à Pérols notamment –, des sites desservis (monuments, lieux...) et des aménagements urbains qui seront opérés, le tout en 3D type « Google Map ») :*

M. B., président du Collectif Tramway : entretien réalisé le 28/05/2009, à 10h, durée : 3h30.

P. F., responsable Formation et recrutement, TAM : entretien réalisé le 22/06/2009, à 10h, durée : 2h.

E. G., Directeur, Direction de la stratégie et du développement de l'aménagement, Société d'équipement de la région montpelliéraine (SERM) : entretien réalisé le 07/07/2009, à 8h30, durée : 2h.

M. J., ancien membre du Collectif Tramway, responsable d'une association de commerçants de Montpellier : entretien réalisé le 06/07/2009, durée : 2h.

S. P., directrice de projet, personnel TRANSAMO, filiale de TRANSDEV, détachée au sein de la TAM : entretien réalisé le 19/06/2009, durée : 2h.

R. Si., directeur des services techniques, Etudes et aménagement de la CCI, Responsable des discussions entre l'agglomération et la TAM : entretien réalisé le 24/06/2009, durée : 2h.

R. Su., Vice-président et président de la commission Transports au sein de la Communauté d'agglomération de Montpellier, président de TAM (Transports de l'Agglomération de Montpellier) : entretien réalisé le 18/06/2009, à 9h, durée : 1h30.

J-C. L. L., EGIS RAIL, Maîtrise d'œuvre : entretien réalisé le 11/08/2009, à 16h, durée : 2h.

E. B., président de l'association ADTC 34 - FNAUT, entretiens réalisés les 02/07/2010 à 13h et 08/07/2010 à 13h (1h30 + 1h30).

C. J., présidente de l'association des riverains du tramway, entretien réalisé le 02/07/2010 à 16h, durée : 2 h.

P. S., Conseiller municipal à la mairie de Montpellier, Groupe Socialiste, Radical de gauche, Mouvement des citoyens et apparentés, entretien réalisé le 16/07/2010 à 11h45, durée : 2h.

▪ *Observations ethnographiques et urbanistiques réalisées dans l'agglomération de Strasbourg par Viviane Claude et François Nowakowski, de juin à août 2009, puis au 1^{er} semestre 2010.*

C/ Choix de références bibliographiques mobilisées

- AMPHOUX Pascal, 2001, « La logique du tiers à l'épreuve du projet urbain », *in* : Alain Charre (dir.), *Les nouvelles conditions du projet urbain*, Sprimont, Mardaga, pp. 43-48.
- ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE, 1992/93, dossier « Espaces publics en villes », n°57-58.
– 1998, dossier « Gouvernances », n°80-81.
- AMZERT Malika, CHIGNIER-RIBOULON Franck, 2003, « Coproduction de l'urbain ou réification des figures de la concertation ? Le Plan de déplacements urbains et le tramway de l'agglomération lyonnaise (1995-2001) », *Espaces et Sociétés*, 112, pp. 101-118.
- ANQUETIN Virginie, 2002, « Produire une politique municipale de l'environnement : la régulation des interactions des acteurs locaux par l'«expertise» », *in* : Philippe Hamman *et alii*, *Discours savants, discours militants. Mélange des genres*, Paris, L'Harmattan, pp. 129-151.
- ARAB Nadia, 2001, « La coproduction des opérations urbaines : coopération et conception », *Espaces et Sociétés*, 105-106, pp. 57-81.
– 2004, *L'activité de projet dans l'aménagement urbain. Processus d'élaboration et modes de pilotage. Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier*, thèse de doctorat de l'ENPC en aménagement et urbanisme, Marne-la-Vallée.
- ARMOUR Audrey, 1999, « La modernisation des processus démocratiques de prise de décision : du conflit à la coopération dans les installations d'équipements », *Espaces et Sociétés*, 97-98, pp. 133-134.
- AUBURTEL Patrice *et alii* (dir.), 2005, *Stabilité et instabilité dans les processus de décision urbaine*, Séminaire de l'atelier thématique décision urbaine, Paris, PUCA.
- BACQUÉ Marie-Hélène, REY Henri, SINTOMER Yves, 2002, *Gestion de proximité et démocratie participative : une perspective comparative*, Paris, La Découverte.
- BACQUÉ Marie-Hélène *et alii*, 2007, « Projets urbains en quartiers anciens », *in* : Yannis TSIOMIS (dir.), *Echelles et temporalités des projets urbains*, Paris, PUCA/Jean-Michel Place, pp. 95-110.
- BARBIER Rémy, WAECHTER Virginie, 2003, « La participation paradoxale : “geste citoyen” et “parole citoyenne” dans la gestion locale de l'environnement », *Espaces et Sociétés*, 112, pp. 83-100.
- BARTHELEMY Martine, 2000, *Associations, un nouvel âge de la participation ?*, Paris, Presses de Sc.Po.
- BASSAND Michel *et al.*, 2001, *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- BENAÏSSA Amine, POUSIN Frédéric, 1999, « Figuration et négociation dans le projet urbain », *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 2-3, pp. 119-134.
- BIAU Véronique, TAPIE Guy (dir.), 2008, *La fabrication de la ville : métiers et organisation*, Marseille, Éditions Parenthèses.
- BILLIARD Isabelle (dir.), 1988, *Espaces publics*, Paris, La Documentation Française.
- BLANC Maurice, BLANC Christine, HAMMAN Philippe, HENNINGER Flore, 2008, *La place du développement durable dans les projets et les stratégies urbaines françaises*, Rapport de recherche du CRESS, Université Marc Bloch de Strasbourg, au PUCA, 899 p.
- BLANC Maurice, 1994, « L'invention de la démocratie locale », *in* : Maurice Blanc *et alii*, *Vie quotidienne et démocratie. Pour une sociologie de la transaction sociale (suite)*, Paris, L'Harmattan, pp. 261-292.
– 1996, « Politique de la ville et démocratie locale. La participation : une transaction le plus souvent différée », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 68-69, pp. 98-106.
– 2006, « Conflits et transactions sociales : la démocratie participative n'est pas un long fleuve tranquille », *Sciences de la société*, 69, pp. 25-37.
- BLANC Maurice *et alii*, 1992, *Pour une sociologie de la transaction sociale*, Paris, L'Harmattan.
– 1998, *Les transactions aux frontières du social*, Lyon, Chronique Sociale.
- BLONDIAUX Loïc, CARDON Dominique, 2006, « Dispositifs participatifs », *Politix*, 75, pp. 3-9.
- BLONDIAUX Loïc, SINTOMER Yves, 2002, « L'impératif délibératif », *Politix*, 57, pp. 17-35.

- BOLTANSKI Luc, 1976, « L'encombrement ou la maîtrise des 'biens sans maître' », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1.
- BOURDIN Alain, LEFEUVRE Marie-Pierre, MELE Patrice (dir.), 2006, *Les règles du jeu urbain. Entre droit et confiance*, Paris, Descartes & Cie.
- CAHIERS DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE ET URBAINE, 2001, dossier « Pouvoir des figures », n°8.
- CALENGE Christian, LUSSAULT Michel, PAGAND Bernard (dir.), 1997, *Figures de l'urbain. Des villes, des banlieues et de leurs représentations*, Tours, Maison des Sciences de la Ville.
- CALLON Michel, 1997, « Concevoir : modèle hiérarchique et modèle négocié », in : *L'élaboration des projets architecturaux et urbains en Europe*, vol.1, Paris, Plan Construction et Architecture, pp. 169-174.
- CALLON Michel, LASCOUMES Pierre, BARTHES Yannick, 2001, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil.
- CAPRON Guénola, HAZSCHAR-NOE Nadine (dir.), 2008, *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail.
- CASTELLS Manuel, 1972, *La question urbaine*, Paris, Maspéro.
- CHALAS Yves, 1998, « L'urbanisme comme pratique. Pensée faible et débat public », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 80-81, pp. 205-214.
- CHADOIN Olivier, GODIER Patrice, TAPIE Guy, 2000, *Du politique à l'œuvre, Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sebastian*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- CHARRE Alain (dir.), 2001, *Les nouvelles conditions du projet urbain. Critique et méthodes*, Sprimont, Éditions Mardaga.
- CONAN Michel (dir.), 1995, *Perspectives pour la maîtrise d'ouvrage publique*, Paris, CSTB, Plan Construction et Architecture.
- CORCUFF Philippe, SANIER Max, 2000, « Politique publique et action stratégique. Aperçus d'un processus décisionnel après la bataille », *Annales Histoire-sciences sociales*, vol. 55, 4, pp. 845-869.
- DA CUNHA Antonio, MATTHEY Laurent (dir.) *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007.
- DE MAILLARD Jacques, 2002, « Les associations dans l'action publique locale : participation fonctionnalisée ou ouverture démocratique ? », *Lien social et politiques*, 48, pp. 53-65.
- DEVILLERS Christian, 1994, *Le projet urbain*, Paris, Pavillon de l'Arsenal.
- DEVISME Laurent, DUMONT Marc, ROY Elise, 2007, « Le jeu des "bonnes pratiques" dans les opérations urbaines, entre normes et fabrique locale », *Espaces et sociétés*, 131, pp. 15-31.
- DUHEM Bernard et alii (dir.), 1994, *Villes et transports*, Actes du séminaire 1991-1994, Plan Urbain, 2 vol.
- DUPUY Gabriel, 1991, *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin.
- ELEB-HARLE Nicole, 2000, *Conception et coordination des projets urbains*, Paris, Éditions Recherches.

- EVETTE Thérèse, TERRIN Jean-Jacques (dir.), 2006, *Projets urbains. Expertises, concertation et conception*, Réseau activités et métiers de l'architecture et de l'urbanisme, Paris, Éditions de la Villette.
- FAURE Alain, LERESCHE Jean-Philippe, MULLER Pierre, NAHRATH Stéphane (dir.), 2007, *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique*, Paris, L'Harmattan.
- FAURE Alain, NEGRIER Emmanuel (dir.), 2007, *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale. Critiques de la territorialisation*, Paris, L'Harmattan.
- GAUDIN Jean-Pierre, NOVARINA Gilles (dir.), 1997, *Politiques publiques et négociation*, Paris, PIR-Villes, CNRS Éditions.
- GENESTIER Philippe, 2001, « Des projets en paroles et en images. La rhétorique du projet face à la crise du vouloir-politique », *Espaces et sociétés*, 105-106, pp. 101-126.
- GIFFO-LEVASSEUR Anne-Marie, VRIGNON Bernard, 2006, « Art et espace public : le cas du tramway à Caen, Strasbourg et Nantes », *Lieux communs*, LAUA, 9.
- GRILLET-AUBERT Anne, GUTH Sabine (dir.), 2002, *Transport et architecture du territoire*, Paris, Éditions Recherches.
- GROSJEAN Michèle, THIBAUD Jean-Paul (dir.), 2001, *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éditions Parenthèses.
- HAMMAN Philippe, 2006, « Vers un intérêt général transfrontalier ? Projets communs de part et d'autre de la frontière franco-allemande », *Annales de la Recherche Urbaine*, 99, pp. 102-109.
- HAMMAN Philippe (dir.), 2008, *Penser le développement durable urbain : regards croisés*, Paris, L'Harmattan.
- HAYOT Alain, SAUVAGE André, (dir.), 2000, *Le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions*, Paris, Éditions de la Villette.
- HENRY Odile, 1992, « Entre savoir et pouvoir. Les professionnels de l'expertise et du conseil », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 95, pp. 37-54.
- HENSON Ralph, ESSEX Stephen, 2003, « Conception, organisation et évaluation de réseaux de transport locaux durables », *Revue internationale des sciences sociales*, 176, pp. 243-260.
- JOBERT Arthur, 1998, « L'aménagement en politique. Ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général », *Politix*, 42.
- JOLE Michèle, 2003, « Les réunions et le projet urbain : de l'agencement d'acteurs à leurs interminables et délicats ajustements », in : Philippe Boudon (dir.), *Langages singuliers et partagé de l'architecture*, Paris, L'Harmattan.
- JOLE Michèle (dir.), 2002, *Espaces publics et cultures urbaines*, Ministère de l'Équipement, Lyon CERTU/Institut d'Urbanisme de Paris.
- JOUBE Bernard (dir.), 2003, *Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan.
- LASCOUMES Pierre, 1996, « Rendre gouvernable : de la "traduction" au "transcodage". L'analyse du changement dans les réseaux d'action publique », in : CURAPP, *La gouvernabilité*, Paris, PUF, pp. 325-338.
- LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick (dir.), 2005, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sc.Po.
- LEPETIT Bernard, PUMAIN Denise (dir.), 1993, *Temporalités urbaines*, Paris, Anthropos.
- LOCHARD Yves, SIMONET-CUSSET Maud (dir.), 2003, *L'expert associatif, le savant et le politique*, Paris, Syllepse.
- LORRAIN Dominique, 2006, « La dérive des instruments. Les indicateurs de la politique de la ville et l'action publique », *Revue française de science politique*, 56(3), pp. 429-455.
- PEQUIGNOT Bruno, 2008, *Recherches sociologiques sur les images*, Paris, L'Harmattan.
- PINSON Gilles, 2006, « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes », *Revue française de science politique*, 56, pp. 619-651.
- PROUTEAU Lionel (dir.), 2003, *Les associations entre bénévolat et logiques d'entreprise*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

- RUEGG Jean, METTAN Nicolas, VODOZ Luc (dir.), 1992, *La négociation. Son rôle, sa place dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- SAINSAULIEU Renaud, LAVILLE Jean-Louis (dir.), 1997, *Sociologie de l'association. Des organisations à l'épreuve du changement social*, Paris, Desclée de Brouwer.
- SINIGAGLIA-AMADIO Sabrina, 2008, « Quelles réalités du développement durable urbain dans les "quartiers sensibles" ? », in : Philippe Hamman (dir.), *Penser le développement durable urbain : regards croisés*, Paris, L'Harmattan, pp. 289-312.
- SÖDERSTRÖM Ola, 2000, *Des images pour agir. Le visuel en urbanisme*, Lausanne, Payot.
- SÖDERSTRÖM Ola et alii (dir.), 2000, *L'usage du projet*, Lausanne, Payot.
- TOUSSAINT Jean-Yves, ZIMMERMANN Monique (dir.), 1998, *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, Liège, Ed. Mardaga, 1998.
- TROM Danny, 1999, « De la réfutation de l'effet NIMBY considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicative », *Revue française de science politique*, 49(1), pp. 31-50.
- TSIOMIS Yannis (dir.), 2007, *Echelles et temporalités des projets urbains*, Paris, PUCA/Jean-Michel Place.
- TSIOMIS Yannis, ZIEGLER Volker (dir.), 2007, *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Paris, Editions de La Villette.
- WALDVOGEL Carole, 2005, *Enjeux et stratégies autour de l'environnement dans le champ associatif*, thèse de sociologie, Université Marc Bloch de Strasbourg.
- ZITTOUN Philippe, 2007, « La carte parisienne du bruit. La fabrique d'un nouvel énoncé de politique publique », *Politix*, 78, pp. 157-178.

1^{ère} partie :

La négociation dans les projets urbains de tramway : perspectives transversales

I. PENSER LA NEGOCIATION A L'EPREUVE DES PROJETS URBAINS DE TRAMWAY

Philippe HAMMAN

1. Le cadre de la réflexion : les projets de tramways

Les processus d'implantation et de production comme d'acceptabilité technique et sociale du tramway dans les aires urbaines se repèrent autour de deux modes de production principaux, dont on peut se demander s'ils se succèdent, s'imbriquent, s'opposent ou se recoupent (quand, autour de qui, à quelles conditions, mobilisant quels acteurs et groupes et en excluant d'autres ? et impliquant quels discours et représentations, et quels usages de ces énoncés ?).

Un premier mode de construction de l'enjeu tient à une lecture de la ville (et de la production urbaine) marquée par un prisme social (par exemple, relier des quartiers « en difficulté » au centre, favoriser une mixité d'échanges, etc.). Dans ce cas, les déplacements et leur accessibilité sont vus comme un outil d'aménagement et de la « politique de la ville »¹. On se situe alors face à la problématique des discriminations socio-spatiales, au demeurant cumulatives. Dans les « quartiers sensibles », les rapports au territoire sont immanquablement aussi des rapports à la mobilité – ses cadres, ses espaces et ses limites. Ils dessinent en pratique des configurations multiples, marquées par des sentiments qui vont du rejet à l'attachement en passant par l'enfermement. Les limites du territoire, indissociablement physiques et sociales, valent alors comme symbole et comme réalité des discriminations sociales vécues et perçues. Aussi les transports en commun peuvent-ils constituer, pour les travailleurs associatifs et sociaux, un réel outil d'intervention sociale : comme espace social et dispositif sociotechnique, ils peuvent permettre de faire vivre la ville².

Pour en savoir plus : Dans le 2^e rapport intermédiaire (février 2010, 3^e partie, IV, pp. 217-231), Maximiliano Soto montre bien ce qui se joue autour d'une desserte de tramway dans la revalorisation d'un quartier ancien, celui de la gare à Strasbourg, où la double référence à la proximité et à la mobilité est particulièrement prégnante et associe des enjeux de développement social d'une « porte de ville » au renouvellement de la gestion d'un passé local à valeur patrimoniale (sachant que pour l'heure les activités commerciales et culturelles du quartier sont plutôt affectées par les travaux du tram en cours). En même temps que de revisiter des couples de tension classiques des urbanités de type tradition/modernité – posant la question de leur articulation –, le projet de tramway F au niveau du Faubourg de Saverne, sur lequel se concentre M. Soto, donne à saisir en quoi le tram s'inscrit dans un rapport direct à des modèles de vie urbaine et sociale. La mise en abîme historique de ce quartier « nomade » par excellence qu'est celui d'une gare donne à voir des préalables centrés sur une certaine valorisation du patrimoine local, de ses activités et de ses hommes, et des réorientations en vue de promouvoir dans cet espace en transition un futur harmonieux à travers des recompositions fonctionnelles, qui s'entendent à plusieurs niveaux, spatiaux (du quartier à la métropole), de projets (la ligne F du tram, le train-tram permettant d'interconnecter des réseaux élargis, etc.) et de références (Strasbourg comme capitale européenne, l'« effet TGV », etc.). Cela révèle un autre type de tension, entre un idéal visé et des conditions de mise en œuvre contraintes, ou encore, dans le vocabulaire de Nietzsche, entre Apollon (l'harmonie, l'ordre et la raison) et Dionysos (le dépassement). Ces couples de tension sont en interaction pratique dans des espaces-frontières, dont le quartier gare constitue une projection au sol, où des intérêts contradictoires sont tout particulièrement en présence. Les modes de consultation engagés (en deux phases bien distinctes, lancées par deux municipalités successives) sont alors d'autant plus

¹ Entendue en particulier, en France, comme la conciliation du développement économique local avec le développement social des quartiers. Pour un cadrage, Maurice Blanc, « La « politique de la ville » : une « exception française » ? », *Espaces et sociétés*, 128-129, 2007, pp. 71-86.

² Par exemple : Sabrina Sinigaglia-Amadio, *Une approche sociologique du travail associatif dans les quartiers dits sensibles. De l'expérience à l'expertise*, thèse pour le doctorat en sociologie, Université de Metz, 2007.

intéressants à cerner, parce que les contraintes sont fortes et l'implication citoyenne ne va pas de soi dans ce qui est pour beaucoup un passage avant de faire lieu, c'est-à-dire un terrain conflictuel de négociation.

De façon différente, le second mode de production des projets de tramway se présente comme davantage ancré dans un référentiel environnemental – favoriser les transports en commun « propres », face à la congestion automobile et la pollution urbaines, sinon rendre la ville plus verte. Toute une imagerie « officielle » du tram le suggère. François Nowakowski l'étudie (*infra*, 2^e partie, 2^e section de ce rapport), insistant sur la plantation d'arbres en nombre et l'engazonnement des abords sinon des voies, avec un glissement de répertoire, où le tramway s'inscrit aussi dans un discours plus large de l'intermodalité. Ici, la transversalité du projet est construite et orientée différemment, à l'intersection de l'économie et de l'écologie plus que du social. C'est la marque des politiques urbaines en développement durable à l'heure actuelle, quand bien même elles affichent une conciliation ternaire, mais qui reste déséquilibrée au profit de l'environnemental¹ – c'est justement ainsi qu'elles se distinguent de l'inscription d'abord socio-économique de la « politique de la ville »². En même temps, un processus semble tout de même enclenché, au titre de la production de la « ville durable » – qui vient aujourd'hui détrôner l'écologie urbaine plus opérationnelle des analyses en termes de métabolisme pour restituer des totalités à l'action publique locale. Il s'agit de l'introduction de la « qualité de vie » dans la fabrique de la ville³. À ce titre, on pourrait estimer que la coupure entre « aménagement » et « ménagement », utilement introduite par Michel Marié⁴, devrait s'atténuer. Et il y a des signes en ce sens : même au sein des quartiers dits sensibles, les enjeux environnementaux gagnent une visibilité croissante dans les actions locales, conduisant à des projets hybrides : participation de groupes de jeunes au nettoyage d'espaces naturels pollués, recouvrement à l'aide de produits se voulant « DD » des tags sur les abris-bus, etc.⁵ Mais la littérature récente sur les métiers de l'urbain et de l'aménagement et leurs évolutions est pourtant loin d'être affirmative⁶.

Entrer dans le débat par le projet – c'est-à-dire une élaboration collective, autour d'un système d'intentions, d'une visée stratégique sur un territoire et d'une mise en forme spatiale⁷ –, plutôt que par l'opposition ou la transversalité entre des opérations « sociales » et/ou « environnementales », permet de s'interroger plus avant, sachant justement qu'un projet, quel qu'il soit, est enchâssé dans un ensemble d'autres à diverses échelles :

- Le tramway relève-t-il d'une politique urbaine ou d'une politique de communication d'une collectivité ? Ou des deux à la fois ? C'est bien ce qui ressort du « cadrage » de la concertation autour du projet de tram à Montpellier qu'analyse Cécile Frank (2^e partie, 3^e section).
- La montée en puissance du répertoire du développement durable signe-t-elle le passage d'une version à la seconde, ou au contraire assiste-t-on à des imbrications entre les deux, destinées à

¹ Philippe Hamman, Christine Blanc, *Sociologie du développement durable urbain. Projets et stratégies métropolitaines françaises*, Bruxelles, PIE - Peter Lang, 2009 ; Philippe Hamman (dir.), *Penser le développement durable urbain : regards croisés*, Paris, L'Harmattan, 2008 ; Philippe Hamman, « Développement durable : ce que disent et ce que font les grandes villes françaises », *Place publique. La revue urbaine*, 18, 2009, pp. 15-20.

² Maurice Blanc, « Gouvernance », in : Jean-Marc Stébé, Hervé Marchal, *Traité sur la Ville*, Paris, PUF, 2009, pp. 207-257.

³ Philippe Hamman, Christine Blanc, *Sociologie du développement durable urbain, op. cit.*, 5^e partie.

⁴ Michel Marié y voit deux modalités, à la fois complémentaires et opposées, d'intervention sur l'espace urbain : « L'idée de ménagement s'est construite au contact des aménageurs, en réaction au caractère souvent autocratique et peu démocratique de leurs méthodes. [...] Tendue vers l'action, souvent en position d'urgence, l'aménageur a tendance à agir par procuration, à se substituer aux groupes sociaux pour lesquels il travaille. Ménager, au contraire, est faire le plus grand cas du sujet-objet, de celui pour qui on aménage » : *Les Terres et les Mots*, Paris, Klincksieck, 1989, p. 199.

⁵ Sabrina Sinigaglia-Amadio, « Quelles réalités du développement durable urbain dans les "quartiers sensibles" ? Pour une analyse sociologique de l'action des travailleurs associatifs », in : Philippe Hamman (dir.), *Penser le développement durable urbain, op. cit.*, pp. 289-312.

⁶ Voir par exemple Véronique Biau, Guy Tapié (dir.), *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Marseille, Parenthèses, 2009 ; Olivier Chadoin, *Être architecte : les vertus de l'indétermination. De la sociologie d'une profession à la sociologie du travail professionnel*, Limoges, Presses universitaires de Limoges, 2007 ; *Annales de la recherche urbaine*, dossier « Expertise et recherche », 104, 2008.

⁷ Alain Hayot, André Sauvage (dir.), *Le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions*, Paris, Éditions de la Villette, 2000.

associer (dans les discours et/ou les actions menées ? de façon asymétrique ?) le pan social et le pan environnemental, entre lesquels la scission s'avère relativement poreuse dans la pratique ? L'immixtion des registres à travers le grandissement opéré dans la construction du tramway comme « grand projet » retient l'attention (*infra*, II).

- Les « résistances » au tram méritent aussi analyse : révèlent-elles du projet « négocié » ou pas ? Ou sur quels éléments, sachant qu'à un moment donné, le projet s'impose ? Ces résistances sont multiples, à la fois profanes et plus ou moins équipées de ressources expertes alternatives, selon qu'il s'agit d'associations organisées de défense d'usagers ou de riverains, d'associations de quartier, ou de phénomènes sporadiques de dégradations, « incivilités », violences en bandes..., imposant l'enjeu de la sécurisation du tramway sur l'agenda politique.

Pour en savoir plus : voir aussi le 2^e rapport intermédiaire, où Marie Heitz (3^e partie, II) s'arrête sur un épisode révélateur de mobilisation associative relatif à une extension du tram strasbourgeois. Sur les enjeux de sécurité, Georgia Terzakou (2^e rapport intermédiaire, 2^e partie, II) en dissèque les déclinaisons et les énonciations différentes qui coexistent en permanence, tandis qu'Audrey Freyermuth (2^e rapport intermédiaire, 2^e partie, III) se concentre plus spécialement sur les enjeux politiques et partisans (autour de l'introduction de la vidéosurveillance dans le tram de Strasbourg en 2000).

À chaque fois, en partant du tramway comme projet et comme analyseur, ce sont des images de la ville qui émergent et se fixent, images entre information et communication auxquelles s'intéresse François Nowakowski, en examinant les tramways strasbourgeois et montpelliérain tels qu'ils sont vus et donnés à voir à travers les journaux municipaux et intercommunaux entre 2001 et 2008 (2^e partie de ce rapport, II). L'intérêt porté de la sorte, plus largement, aux espaces locaux, aux jeux des échelles, à la diversité des acteurs et des temporalités permet de « démonter le processus, la mécanique de la production de l'espace », notamment dans des domaines chargés de valeurs comme celui des déplacements urbains et leurs effets de qualification/requalification¹.

Aussi plusieurs questions – reliées entre elles – doivent-elles être abordées de front pour spécifier ce qui fait enjeu dans ces recherches sur les projets de tramways : qu'est-ce qu'un projet urbain, qu'est-ce qu'un « grand projet » et qu'est-ce alors qu'un « projet négocié » ? Ceci posé, on peut s'interroger sur l'étendue de ce qui se négocie ou non, c'est-à-dire aussi de ce qui est jugé négociable ou pas, en introduisant en regard du concept de négociation celui de transactions, au profit d'une approche socio-spatiale attentive aux acteurs et aux circulations de projets.

2. Qu'est-ce qu'un projet négocié ?

Le projet négocié, une évidence ? Le projet urbain comme co-production

En sciences sociales comme en urbanisme, la notion de projet a suscité des définitions plurielles. Le projet peut « décrire un système d'intentions, une stratégie de développement d'un territoire comportant une forte dimension politique, ou avant tout la mise en forme spatiale de ces intentions »². Fréquemment, le projet urbain est davantage considéré comme l'expression d'une idée, alors que le programme traduit cela de façon détaillée – on pense à la distinction classique de Manuel Castells entre le projet et la planification urbaine, c'est-à-dire la stratégie³. Nous retenons de façon centrale la propriété d'élaboration collective du projet, par opposition à ce qui a été un modèle d'imposition étatique, symbolisé notamment dans la construction des grands ensembles⁴. Le champ de l'urbanisme rejoint ici celui des théories de la gouvernance pour énoncer le projet comme une

¹ Cf. aussi Yannis Tsiomis, Volker Ziegler (dir.), *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Paris, Éditions de la Villette, 2007, p. 206 sq. pour le cas strasbourgeois.

² Marie-Hélène Bacqué *et al.*, « Projets urbains en quartiers anciens », in : Yannis Tsiomis (dir.), *Échelles et temporalités des projets urbains*, Paris, PUCA/Jean-Michel Place, 2007, p. 95 sq.

³ Manuel Castells, *The city and the grassroots. A cross cultural theory of social urban movement*, Berkeley, University of California Press, 1977.

⁴ Yves Chalas, « L'urbanisme comme pratique. Pensée faible et débat public », *Les Annales de la recherche urbaine*, 80-81, 1998, pp. 205-214.

logique de « coproduction » de la ville¹. Il s'ensuit une attention aux espaces locaux et à la diversité de leurs échelles et de leurs acteurs, suivant des modes territoriaux et participatifs qui sont autant d'enjeux d'importance pour une analyse de la fabrique de la ville contemporaine – des ouvrages récents tirés de programmes du PUCA l'ont tous souligné².

C'est là un premier enjeu, qui consiste à aborder les réflexions et les réalisations de réseaux de tramways urbains non, de façon particulière et restrictive, comme des déclinaisons de projets de transports en commun et de déplacements en ville, mais comme des actions à dimensions multiples visant à (re)façonner la ville et/ou l'agglomération, suivant une combinaison variable de plusieurs référentiels (environnemental, social, économique...), qui positionne le tramway au cœur de répertoires transversaux de l'action publique, à commencer par le développement durable urbain³. L'exemplarité revendiquée des projets de tramway devient, métaphoriquement et matériellement, celle que l'on désire attacher à l'unité urbaine desservie : le tramway est construit comme un modèle de ville et non simplement de transport⁴ (*infra*, II, Tableau 7). On peut alors mobiliser les travaux de Gilles Pinson, qui définit les projets de ville comme des « processus de mobilisation territoriale visant à transformer la forme physique, l'économie et l'image des villes dans un contexte de compétition interurbaine ». Cette focale présente un double intérêt : « D'une part, en tant qu'unités d'analyse, [les projets de ville] permettent de prendre la mesure de la pluralisation des espaces politiques urbains, caractérisée par l'ouverture des agendas urbains, la multiplication des acteurs impliqués dans les politiques urbaines et la dispersion des ressources. D'autre part, en tant qu'instruments d'action, ils permettent de comprendre comment les acteurs des politiques urbaines font prospérer ces situations pluralistes et comment, sur la base de modes d'action interactionnistes et incrémentaux, une capacité d'action collective se reconstitue à l'échelle des villes »⁵. À ce titre, la notion de projet urbain de tramway correspond à un contexte de renouvellement des pratiques de la planification urbaine, en particulier dans le cadre processuel de la décentralisation et du passage des décisions d'urbanisme de l'État vers les collectivités territoriales, avec, corrélativement, des dynamiques d'élaboration collective. On recourt alors à de nouvelles méthodes d'action et de nouveaux outils, à la fois techniques et participatifs, où le projet devient lui-même un instrument de coordination, de mobilisation et de mise en cohérence⁶ ; il apparaît ainsi à la fois comme un cadre (institutionnel et instituant), un dispositif (technique et politique) et un enjeu social de négociations permanentes.

C'est bien en termes de « projet négocié » – ou, plus exactement, de négociation *de* et/ou *dans* le projet – que nous questionnons ainsi les processus d'implantation et de production comme d'acceptabilité technique et sociale du tramway dans plusieurs aires urbaines – territoires pluriels, entre centre-ville, espaces connexes et « quartiers » en périphéries, etc. Le caractère plus ou moins négocié et concerté du cheminement décisionnel impacte en effet le « risque » d'in-acceptabilité sociale du projet, en particulier quant à la participation *des* publics (habitants, riverains, citoyens, associatifs...), à l'heure de l'affichage du « tout négocié » et des stratégies « prudentielles »⁷.

¹ Nadia Arab, « La coproduction des opérations urbaines : coopération et conception », *Espaces et sociétés*, 105-106, 2001, pp. 57-81.

² Notamment : Yannis Tsiomis (dir.), *Échelles et temporalités des projets urbains*, Paris, PUCA/Jean-Michel Place, 2007 ; Yannis Tsiomis, Volker Ziegler (dir.), *Anatomie de projets urbains*, *op. cit.* ; Philippe Hamman, Christine Blanc, *Sociologie du développement durable urbain*, *op. cit.*

³ Voir Philippe Hamman, Christine Blanc, *Sociologie du développement durable urbain*, *op. cit.* ; Philippe Hamman (dir.), *Penser le développement durable urbain*, *op. cit.* ; Philippe Hamman, « Urban Sustainable Development and the Challenge of French Metropolitan Strategies », *Urban Research and Practice*, 2(2), 2009, pp. 138-157.

⁴ Jean Marieu, Peggy Rouland, « Tramway et modèles de ville », *in* : Patrice Godier, Claude Sorbets, Guy Tapie (dir.), *Bordeaux Métropole. Un futur sans rupture*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2009, pp. 50-65.

⁵ Gilles Pinson, « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes », *Revue française de science politique*, 56, 2006, pp. 619-651, cité p. 651 ; et *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009.

⁶ Marie-Hélène Bacqué *et al.*, « Projets urbains en quartiers anciens », *art. cit.*, pp. 95-96.

⁷ Marlène Thomassian, « Pratiques de la négociation dans les projets urbains ou la "fabrique" de décisions concertées en vue de réduire le risque d'inacceptabilité sociale », *Négociations*, 11, 2009, pp. 185-198.

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer en cédant aux vertus de la discrétion dans le pilotage des « questions sensibles »², l'une de ces stratégies prudentielles peut alors consister en la construction d'un « grand projet », qui viendrait se placer au-dessus des controverses politiques en incarnant l'intérêt général dans sa transcendance³, et, concrètement, en ce qu'il permet à la fois « d'agir, de rassembler, de décider et de le faire savoir »⁴. Or, de ce point de vue, le tramway, peut-être plus qu'un autre projet urbain, est susceptible d'endosser ce « grandissement », en matérialisant les « quatre coins » d'un tel travail à la fois technique et proprement politique⁵. Comme l'explique Jean-Marc Offner⁶, le tramway figure un « grand projet » tout à la fois parce qu'il est :

- Reproductible, « donc gage d'action », fût-ce en réduisant en fait la part d'innovation si fréquemment mise en avant : l'inspiration strasbourgeoise du tramway montpellierain (après l'empreinte grenobloise pour celui de Strasbourg...), l'illustre, jusque dans la circulation des équipes opérationnalisant le projet et dans le choix des rames déjà éprouvées ailleurs (le *Citadis* d'Alstom). Se référer à un « modèle » puis l'« habiller » localement (au propre comme au figuré, pour le matériel roulant et le mobilier urbain) est un garant de faisabilité.
- Rassembleur : le tramway permet des projections multiples, dans la mesure où il s'inscrit dans plusieurs échelles spatiales et temporelles, pouvant rendre visibles les projets concrets d'une mandature, tout en incarnant les discours modernisateurs d'une « vision » de l'avenir – l'intermodalité, par exemple. Le passage de la logique de ligne à celle du réseau de tramway se repère ainsi très vite aussi bien à Strasbourg (où l'on promeut fortement la notion de « réseau maillé ») que Montpellier (même lorsqu'il n'y avait qu'une unique ligne en fonctionnement) (*infra*, II, Tableau 1). Les prolongations et extensions successives de lignes sont rapportées à cet enjeu de maillage, qui positionne le tramway dans les différentes échelles du transport public urbain ; ces réalisations ont donc une portée qui dépasse les seuls itinéraires desservis, outre que le choix de ces derniers concerne des espaces fonctionnellement et symboliquement significatifs.
- Visible : le tramway peut être inauguré, puis regardé par tous, usagers ou non, quotidiennement, et permet ainsi, en termes communicationnels et performatifs, une imputabilité élargie et matérialisée de l'action : « l'objet dans la ville, c'est la visibilité du succès »⁷. On peut souligner en ce sens, dans les magazines communaux et intercommunaux de Strasbourg et de Montpellier, le nombre d'images qui donnent à voir des moments de rituels dans le projet urbain, à l'exemple des soudures symboliques du premier et du dernier rail de telle ou telle ligne ou extension.
- Efficace : par son exceptionnalité produite par un portage politique fort, repérable à Strasbourg comme à Montpellier, le tramway ne cantonne pas le processus de décision dans les routines techniques et administratives, et ce serait là un gage de simplification et d'efficacité pratique, loin des concurrences organisationnelles entre services : le « grand projet » est arbitré par les seuls « grands décideurs »...

Mais alors, le projet de tramway ainsi défini laisse-t-il place à la négociation, telle qu'évoquée plus haut, à commencer par l'intervention d'un grand nombre d'acteurs et de groupes en interaction, à la fois au niveau des services des collectivités et par rapport à la population locale ? Le « grand projet » est-il négocié ? Est-il même seulement négociable ?

¹ Au sens de la « double contrainte » analysée par l'école de Palo-Alto : Paul Watzlawick, *La réalité de la réalité. Confusion, désinformation, communication*, Paris, Seuil, 1984 (trad. fr.).

² On pense notamment à la distinction suggérée par Philippe Garraud, dans sa modélisation des modes de mise sur agenda, entre le modèle de l'offre politique et celui de l'expertise interne aux institutions publiques : « Politiques nationales : élaboration de l'agenda », *L'Année sociologique*, 40, 1990, pp. 17-41.

³ Sur cette construction surplombante de l'intérêt général comme registre de légitimation de l'intervention publique, Jacques Chevallier, *L'État de droit*, Paris, Montchrestien, 1996, 2^e éd., et *Science administrative*, Paris, PUF, 2002, 3^e éd.

⁴ Jean-Marc Offner, « Raisons politiques et grands projets », *Annales des ponts et chaussées*, 99, 2001, pp. 55-59.

⁵ Sur l'imbrication croissante de ces deux registres dans l'action publique urbaine, Pierre Lascoumes, Patrick Le Galès (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2005.

⁶ Jean-Marc Offner, « Raisons politiques et grands projets », *art. cit.*

⁷ *Ibid.*

3. Le projet négocié, objet de transactions ?

Négocier ou transiger sur le projet urbain ?

On ne peut, à ce niveau, faire l'économie d'un retour conceptuel sur ce que désigne la « négociation », qui prend des sens assez différents, que ce soit pour les urbanistes ou pour les sociologues. Elle peut en effet renvoyer à des cadres pragmatiques, à des formalisations d'expériences du « praticien réflexif » (la programmation générative par exemple¹) ou encore à l'analyse de la diffusion des notions dans le monde social et leur appropriation par les décideurs². Sur un plan davantage théorique, Olgierd Kutty souligne dans son analyse de la modernité que « l'homme des sociétés démocratiques est un négociateur »³. Le point décisif tient au couple de tension intérêts/valeurs, à partir duquel l'auteur met en avant la notion de « négociation valorielle », c'est-à-dire l'idée selon laquelle le champ de la négociation s'étend aux valeurs en présence entre les acteurs et les groupes sociaux et ne se limite pas aux conflits d'intérêt (contrairement à la lecture du sens commun). Plus précisément, l'arrière-plan est celui d'un affaiblissement du régime constitutif de la société industrielle, faisant que les problématiques de la régulation sociale connaissent un mouvement de translation vers un questionnement des valeurs⁴.

La négociation valorielle se distingue ainsi de la négociation stratégique, en fonction de deux conjonctures différentes qu'elles caractérisent plus particulièrement dans la littérature – même si le passage de l'une à l'autre est d'ordre processuel, et qu'il peut donc y avoir une certaine coexistence des deux traits. O. Kutty distingue un premier moment correspondant aux années 1960, et un deuxième à compter des années 1980⁵. Dans la première conjoncture, la coopération est réciproque et intéressée entre des acteurs qui, par des ajustements mutuels, parviennent à produire un équilibre organisationnel. C'est ce que Kutty qualifie de « marchandage », dans une « situation d'indépendance relativement stable, construite par un processus de différenciation constant et continu » et jouant sur les zones d'incertitudes chères à la sociologie des organisations de Michel Crozier. Il en va différemment dans le deuxième moment, « plus ouvert et plus mouvant », où il s'agit pour les acteurs de construire des préférences, en rapport à une situation et dans le but non de parvenir à un équilibre organisationnel mais à un accord entre eux. Ceci passe par des engagements, qui ont une capacité de mobilisation (ce n'est pas simplement le résultat d'un compromis d'intérêts), une dimension dite valorielle.

Réfléchir à l'étendue du concept de négociation suppose dès lors de s'interroger sur ses frontières et ses limites de pertinence. Tout est-il négociable, finalement ? L'espace de la négociation doit être délimité pour justement autoriser la négociation, sans quoi la valeur heuristique de la théorie s'étiolle : « Plus s'étend son champ d'application, plus le modèle de la négociation tend à réduire les phénomènes sociaux aux catégories de l'intérêt, de l'incertitude, du jeu et du compromis »⁶. Par là, s'ouvre une discussion sur le rapport entre reconnaissance et négociations. Dans sa théorie de la reconnaissance, Axel Honneth distingue trois sphères correspondant à trois types de rapports à soi :

- la sphère de l'amour (les liens affectifs, familiaux, amicaux...) qui, par la sécurité émotionnelle qu'elle assure, est au fondement de la confiance en soi, et par conséquent des engagements citoyens et collectifs ;

¹ Cf. Michel Conan (dir.), *Perspectives pour la maîtrise d'ouvrage publique*, Paris, CSTB, Plan Construction et Architecture, 1995 ; et Ola Söderstrom *et al.*, *L'usage du projet*, Lausanne, Payot, 2000.

² On pense à l'effet Nimby – « Not in my back yard » – dans le cas de mobilisations de riverains d'un projet, que les décideurs locaux mettent en avant pour décrédibiliser ces derniers : Danny Trom, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante », *Revue française de science politique*, 49(1), 1999, pp. 31-50 ; et Arthur Jobert, « L'aménagement en politique. Ce que le syndrome Nimby nous dit de l'intérêt général », *Politix*, 42, 1998.

³ Olgierd Kutty, « Le paradigme de négociation », *Sociologie du travail*, 2, 1977, pp. 157-175 ; *La négociation des valeurs. Introduction à la sociologie*, Bruxelles, De Boeck, 1998, cité p. 325.

⁴ Ce qu'a souligné Christian Thuderoz, *Négociations. Essai de sociologie sur le lien social*, Paris, PUF, 2000.

⁵ Olgierd Kutty, « Une matrice conceptuelle de la négociation. Du marchandage à la négociation valorielle », *Négociations*, 1, 2004, pp. 45-62, cité pp. 57-58.

⁶ Alain Éraly, « Les limites de la négociation », in : Didier Vrancken, Christophe Dubois, Frédéric Schoenaers (dir.), *Penser la négociation. Mélanges en hommage à Olgierd Kutty*, Bruxelles, De Boeck, 2008, pp. 77-82, cité p. 77.

- la reconnaissance juridique correspondant à un statut, des droits et des devoirs, liés avec l'accès au respect de soi ;
- et l'estime ou coopération sociale, qui permet l'estime de soi.

Suivant ce triple répertoire, la reconnaissance réciproque des sujets fonde l'identité individuelle, et le déni de reconnaissance pèse, à l'inverse, sur le rapport à soi¹. Dès lors, les trois formes de reconnaissance visées – l'amour, la reconnaissance en tant que sujet de droit et l'estime sociale comme reconnaissance des qualités propres de l'individu – ne peuvent guère être considérées comme négociables. Inversement, s'il existe de l'in-négociable, comment le qualifier et l'appréhender ? La question de la reconnaissance amène de la sorte à considérer les rapports entre les concepts de négociation et de transactions sociales.

La sociologie de la transaction sociale, promue en particulier par Jean Remy, Liliane Voyé et Maurice Blanc², et qui a fait l'objet de débats à l'occasion des trente ans du livre « fondateur » *Produire ou reproduire ?*³, analyse les processus d'élaboration de « compromis pratiques »⁴ dans les situations concrètes (voire quotidiennes) où le conflit ne peut être simplement lu comme un affrontement – au sens des modèles économiques, comme le dilemme du prisonnier dont fait état Thomas Schelling⁵ – mais correspond à des modes de « coopération conflictuelle », suivant le couple de l'autonomie et des interdépendances. En d'autres termes, la transaction (réussie) débouche sur un compromis de coexistence où se jouent déjà, dans une actualisation permanente, les fondements de la séquence transactionnelle suivante, ce qui « permet d'imaginer la vie sociale comme étant une confrontation d'une pluralité d'acteurs en relation partiellement conflictuelle et en négociation pour déterminer des zones d'accord en fonction de leur capacité de pression respective »⁶.

C'est là que se distinguent négociations et transactions, si l'on en croit Jean Remy : « La négociation, au sens précis du terme, se déroule dans un espace-temps déterminé de façon explicite. Lorsqu'elle réussit, elle se clôt par un accord formalisé. [...] Il en va tout autrement de la transaction qui est un processus diffus dans l'espace et dans le temps, rythmé par des moments forts »⁷, à l'exemple de la négociation entre « partenaires sociaux ». En ce sens, la négociation est synonyme d'échange verbal et doit déboucher sur un accord écrit, sans quoi elle serait sans intérêt, car sans valeur juridique. Au contraire, les transactions intègrent des situations correspondant à des accords tacites, qui, pour fonctionner, ne peuvent être exprimés publiquement⁸.

Par ailleurs, tout comme la négociation pour Olgierd Kutty, le concept de transaction sociale renvoie à la fois à des conflits d'intérêt et à des conflits de valeur, plus difficiles à résoudre encore, quand entrent en jeu des conceptions intériorisées, diverses en fonction des acteurs en jeu. Enfin, il en va aussi de dynamiques interculturelles, qui passent par les jeux du formel et de l'informel et de la reconnaissance. Ces oppositions sont fondées sur des principes de légitimité d'égale valeur, mais qui tendent à s'exclure mutuellement. Le répertoire de la modernité et celui de la tradition, par exemple, sont fréquemment mobilisés dans les projets urbains de tramway, quant à leur technique innovante

¹ Axel Honneth, *La lutte pour la reconnaissance. Grammaire morale des conflits sociaux*, Paris, Cerf, 2000.

² Jean Remy et al., *Produire ou reproduire ?*, Bruxelles, De Boeck, 1978 ; Maurice Blanc (dir.), *Pour une sociologie de la transaction sociale*, Paris, L'Harmattan, 1992 ; Maurice Blanc, Marc Mormont, Jean Remy, Tom Storrie (dir.), *Vie quotidienne et démocratie. Pour une sociologie de la transaction sociale (suite)*, Paris, L'Harmattan, 1994 ; Marie-France Freynet, Maurice Blanc, Gaston Pineau (dir.), *Les transactions aux frontières du social*, Lyon, Chronique Sociale, 1998.

³ Sur ces débats, Bernard Fusulier, Nicolas Marquis, « La notion de transaction sociale à l'épreuve du temps », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 39(2), 2008, pp. 3-21, et la réponse de Maurice Blanc, « L'avenir de la sociologie de la transaction sociale », *ibid.*, 40(2), 2009, pp. 165-178 ; Philippe Hamman (dir.), « Ville, environnement et frontières en France et en Allemagne », numéro spécial de la *Revue d'Allemagne et des Pays de langue allemande*, 41(3), 2009 ; Philippe Hamman, Jean-Yves Causer (dir.), *Ville, environnement et transactions démocratiques*, Bruxelles, PIE - Peter Lang, 2010.

⁴ Pour reprendre l'expression de Raymond Ledrut, *L'Espace en question*, Paris, Anthropos, 1976, p. 93.

⁵ Thomas Schelling, *Stratégie du conflit*, Paris, PUF, 1986 (trad. fr., original 1960).

⁶ Jean Remy et al., *Produire ou reproduire ?*, *op. cit.*, p. 89.

⁷ Jean Remy, « La transaction sociale : forme de sociabilité et posture méthodologique », in : Marie-France Freynet et al., *Les transactions aux frontières du social*, *op. cit.*, pp. 20-42, cité p. 23.

⁸ Maurice Blanc, « La transaction sociale : genèse et fécondité heuristique », *Pensée plurielle*, 20, 2009, pp. 25-36, notamment p. 27.

mais aussi leur inscription locale... Comme l'explique Georg Simmel¹, ces dualismes divergents structurent la situation, spécialement lorsqu'il en va de partenariats multiples et transversaux entre un grand nombre d'acteurs (potentiels ou avérés) et d'échelles d'action, qui ne coïncident pas en totalité. C'est particulièrement vrai autour des enjeux urbains comme ceux liés aux projets de tram, où on a affaire à des configurations complexes par rapport aux frontières politiques, administratives et sociales classiques, avec des épisodes de tensions « à rebonds » qui font irruption sur la scène publique, mais également des conflictualités « à bas bruit », pas nécessairement très élevées mais permanentes, sur la durée et en arrière-plan, et qui font aussi enjeu pour ne pas risquer des perturbations du projet.

Les périodes de travaux relatifs aux réalisations de lignes de tram sont particulièrement significatives. Elles suscitent nécessairement des mécontentements chez les riverains, les commerçants concernés, les usagers pris dans les embouteillages, etc. Mais ceci peut aller plus loin, notamment si des collectifs se structurent et contestent le projet par des actions en justice. La gestion « courante » ou préventive fait l'objet d'une attention importante, comme le montrent, par exemple, les commissions d'indemnisation amiables, installées à Montpellier comme à Strasbourg. Mais elle peut rapidement devoir se transformer en gestion de crise. Dans la Communauté urbaine de Strasbourg, on peut penser à l'« affaire » de la démolition de l'historique Pont Churchill, surhaussé, pour le remplacer par un ouvrage à niveau du sol devant relier les quartiers de l'Esplanade et du Neudorf à l'occasion du prolongement du réseau de tramway. L'annulation de la déclaration d'utilité publique (DUP) par le tribunal administratif, remettant en cause (fût-ce, juridiquement, à la marge) la procédure de concertation menée et induisant l'arrêt des travaux – qui se sont en fait partiellement poursuivis, en arguant de la mise en sécurité du site – a ouvert une polémique politique, là où la contestation du projet était jusque-là le fait d'associations locales et de quartier. Les épisodes de controverses se sont ensuite succédés. Cela a été le cas lorsque des parlementaires UMP alsaciens sont venus à la rescousse du « tandem » municipal Grossmann-Keller à travers un « cavalier législatif » : ils ont déposé un amendement à un projet de loi débattu au même moment à l'Assemblée nationale et sans lien avec ce texte, afin de passer « par-dessus » la décision de la justice administrative en jouant sur la hiérarchie des normes. Ceci s'est accompagné, localement, d'une prise de parole importante des édiles pour assurer, en même temps, qu'il sera tenu le plus grand compte des motifs de l'annulation de la DUP et que l'on va remettre l'ouvrage sur le métier... tout en contestant le bien-fondé de ladite décision. Exercice d'équilibrisme politique et communicationnel, donc, entre le nécessaire respect d'une décision de justice (qu'il pourrait être politiquement coûteux de contester trop vivement) et le fait de ne pas rester silencieux face à ce qui s'apparente tout de même à un camouflet (ce que l'opposition, comme les associations locales qui sont allées en justice, ne manquent pas de souligner) et donc de justifier la procédure telle qu'elle a été menée, le tout sans donner l'impression de perdre le cap ou de céder à l'attentisme, et ce alors même que les travaux devraient être totalement stoppés.

Plus largement, le jeu de l'identité et de l'altérité, également souligné par Simmel², est constitutif de la citoyenneté : débattre avec l'autre et entrer dans des transactions, c'est-à-dire reconnaître des éléments de communauté autant que des différences réelles, est indispensable pour définir l'exercice démocratique, dont ne peut s'abstraire la logique de projet comme co-production de la ville³. Mais la démocratie représentative et la démocratie participative tendent à s'exclure l'une l'autre. L'exercice de la démocratie locale passe ainsi par des transactions bipolaires, entre élus et services techniques et administratifs des collectivités, avec le citoyen en arrière-plan. La confiance des électeurs traduite dans les urnes ne peut en effet à elle seule garantir qu'un élu détienne les connaissances et les savoir-faire permettant de traiter tous les problèmes de la ville ou du territoire. C'est là que prennent place des experts, des fonctionnaires et autres chargés de mission qui les entourent, formant l'appareil administratif et technique des collectivités territoriales. Mais cette

¹ Georg Simmel, *Sociologie et épistémologie*, Paris, PUF, 1981, pp. 144-145 (1^{ère} éd., 1917).

² *Ibid.*, p. 160.

³ Cf. Nadia Arab, *L'activité de projet dans l'aménagement urbain. Processus d'élaboration et modes de pilotage. Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier*, thèse de doctorat de l'ENPC en aménagement et urbanisme, Marne-la-Vallée, 2004.

transaction ne vaut qu'en restant « informelle et tacite » à l'endroit des citoyens¹, loin, donc, de la négociation formalisée débouchant sur un accord écrit liant les parties.

Tout n'est pas donné à voir : c'est ce que pointe aussi Michel Dobry lorsqu'il analyse la « crise des rapports collusifs » au centre de sa *Sociologie des crises politiques*. Il décèle dans les transactions collusives intersectorielles, établissant un « réseau de consolidation », rien moins que « l'une des principales caractéristiques de la plupart des systèmes politiques contemporains, et en particulier des systèmes démocratiques ». Les transactions tacites se comprennent alors à l'aune d'enjeux de reconnaissance croisée : « Ce qui est en jeu dans les transactions collusives, ce sont, en fait, le maintien et la solidité des définitions que les secteurs tendent à donner d'eux-mêmes, tant vis-à-vis de leurs environnements que de leurs propres agents. La consolidation des systèmes politiques concernés est ainsi faite de reconnaissances mutuelles et c'est en ce sens qu'il s'agit d'une propriété externe à chaque secteur particulier »².

En particulier, les transactions bipolaires élus/techniciens ne peuvent aujourd'hui être séparées de modes de démocratie locale affirmant revaloriser la place du citoyen dans les processus décisionnels, en invitant les habitants à y prendre part, comme c'est nettement le cas, dans l'affichage du moins, autour des opérations et des aménagements du tram. On a alors affaire à un jeu non plus à deux mais à plusieurs, entre les élus, les techniciens et les citoyens mobilisés, ce qui correspond à des transactions tri- ou multipolaires entre trois légitimités qui ne se présentent pas sur le même plan : la représentation *via* le suffrage pour les premiers, l'expertise et la compétence pour les seconds, et la participation directe pour les troisièmes, se voulant « plus démocratique », y compris au titre de la mobilisation³. S'ensuit une succession de compromis instables et fragiles, car des conflits et des alliances fluctuent à la fois entre ces trois grands groupes d'acteurs, mais aussi à l'intérieur d'un même répertoire de légitimation : par exemple, pour les élus ou les militants, en fonction des appartenances et des coalitions politiques.

Pour en savoir plus : On peut notamment penser à Strasbourg aux équilibres internes au Parti socialiste entre partisans de Catherine Trautmann et de Roland Ries à la mairie dans les années 1990 / début des années 2000. Ces tensions s'incarnent de façon très palpable, quant à la gestion du projet de tramway, dans le rapport conflictuel au développement social des quartiers et à la politique locale de sécurité notamment. L'épisode de l'introduction, par Roland Ries, de la vidéosurveillance dans le réseau de tramway en 2000 est particulièrement significatif, comme l'a expliqué Audrey Freyermuth (2^e rapport intermédiaire, Partie 2, III, pp. 113-124).

De même, on peut aussi évoquer, à Strasbourg comme à Montpellier, les avatars des relations entre les élus socialistes et les élus verts lorsqu'ils sont coalisés au sein d'une même majorité, et sont amenés à gérer « ensemble » des dossiers qui emportent une charge écologique, comme c'est le cas des transports en commun et du tramway, mais qui sont aussi produits, plus largement, comme des « grands projets » de la ville et du territoire. L'exemple de Montpellier est éclairant de ce qui se révèle être moins une place « naturelle » que la marque d'une construction politique du parti écologiste autour des enjeux d'environnement. L'adjoint en charge de la « ville durable » à la municipalité de Montpellier est un élu vert : « Je me suis engagé dans la vie politique la première fois chez les Verts en 1998. [Avant, j'ai eu des responsabilités] au sein du parti à partir de 1994. [...] Je suis président du comité des Verts, à la ville et à l'agglomération [...], et je suis également en charge de la commission qui s'appelle "ville durable", qui comprend tout ce qui est environnement ». De fait, c'est un accord électoral qui reconnaît ces positions aux Verts :

« C'est l'histoire politique à Montpellier. Il y a eu en 2001 une liste socialiste-communiste, tenue par Georges Frêche [PS]. Nous, on a fait notre propre liste, on a fait un bon score, 12,5 %, et on a fusionné entre les deux tours en signant des "contrats", sur [...] des parcs, le traitement des déchets, etc. [...] On n'a jamais une place confortable au sein de la majorité, c'est une majorité où l'union est un combat. On est parti de listes séparées,

¹ Maurice Blanc, « Conflits et transactions sociales : la démocratie participative n'est pas un long fleuve tranquille », *Sciences de la société*, 69, 2006, pp. 25-37, cité p. 29.

² Michel Dobry, *Sociologie des crises politiques*, op. cit., pp. 110-112.

³ David M. Smith, Maurice Blanc, « Participation and grass-roots democracy », *Environment and Planning D : Society and Space*, 15(2), 1997, pp. 281-303, cité p. 298.

l'alliance avec nous était un peu un passage obligé » (entretien, adjoint au maire et responsable du groupe des Verts, Montpellier, 01/03/07).

On comprend alors que, lorsqu'on quitte des actions relativement sectorielles en développement durable comme les espaces verts ou le traitement des déchets pour aborder le projet urbain de tramway, il n'y a plus d'exclusivité reconnue d'une formation politique, mais un registre négocié et réparti « équitablement » entre les groupes de l'équipe en place : « Il y a un élu vert qui s'occupe de l'éco-mobilité, la partie transports qui est dans la commune et, par contre, les TC au niveau de l'agglomération, c'est un élu socialiste » (*ibid.*, Montpellier, 01/03/07)¹.

Ainsi se dégagent des transactions multipolaires, tantôt revendiquées et exposées comme gage de « bonne gouvernance » associant la « société civile », tantôt demeurant tacites, lorsqu'il s'agit, par exemple, d'alliances transversales entre des personnels techniques d'une collectivité et certains associatifs critiques à l'égard des décideurs locaux. C'est le cas du président du Collectif Tramway de Montpellier, association qui s'est mobilisée contre le tracé de la deuxième ligne du tram. Si ce militant n'a pas de rapports avec les élus, il prend soin d'entretenir des relations avec les « hommes du terrain » :

« J'ai de bons contacts avec certains responsables techniques de l'agglomération. Je connais beaucoup de conducteurs qui me donnent des renseignements, je connais quelques responsables du matériel avec qui je discute. Et, officieusement, ils ont pas mal de critiques, d'inquiétudes, par rapport à ce que décide l'agglomération. Ils ne s'en cachent pas en privé ! Mais pas de contacts avec les politiques » (entretien, Montpellier, 03/03/07).

La mobilisation citoyenne à l'endroit sinon du projet de tram en tant que tel, du moins relativement à son tracé concret, ici en centre-ville, induit une ouverture du champ des alliances possibles – ce qui correspond au passage de la dyade à la triade, au sens de Simmel². Les coalitions sont davantage fluctuantes de ce fait : une partie des habitants peut, sur tel ou tel sujet, s'appuyer sur le soutien d'une fraction des élus, des administratifs ou des techniciens.

On comprend ainsi que le développement de la participation des habitants peut correspondre, de façon variable, à des modalités plus ou moins institutionnelles, c'est-à-dire que l'association des citoyens à la décision connaît des degrés divers : on est là au cœur du questionnement du « projet négocié », dans les rapports complexes entre (in)négocié et (in)négociable. Schématiquement, il peut s'agir d'une simple information, afin de mettre en valeur l'action municipale ou intercommunale, ou d'une démarche participative redistributive du pouvoir, au-delà de la seule « publicisation du débat » au sens de Jürgen Habermas³. Pour autant, les transactions ne supposent pas nécessairement une telle redistribution, car elles se comprennent par rapport au dispositif démocratique dans son ensemble (et non forcément dans le cadre d'un jeu à somme nulle) : il peut y avoir un élargissement des transactions en termes de compétences d'usage à l'endroit des habitants – donc une transaction tripolaire – où l'illusion de l'élu qui décide seul est toujours maintenue, c'est-à-dire que la transaction demeure implicite, voire pour certains groupes (entre différentes associations et entre partis politiques, par exemple) collusive entre secteurs.

Un enjeu d'importance des démarches participatives se situe alors entre dispositifs octroyés et parole revendiquée. Pour les élus, les techniques participatives peuvent s'apparenter à des modes de prévention de conflits et de résistances des habitants, au risque du désintérêt de ces derniers si de concertation il n'est que formatée par les décideurs, c'est-à-dire une simple information et des comités consultatifs fonctionnant en vase clos. À l'inverse, si on part d'une mobilisation citoyenne constituée pour faire aboutir des doléances et désireuse de s'exprimer à ce titre, la participation, revendiquée, est susceptible de faire émerger un débat public⁴ ; mais les élus peuvent y être réticents...

¹ Sur ces enjeux de portage politique en développement durable urbain, Philippe Hamman, Christine Blanc, *Sociologie du développement durable urbain*, op. cit., chap. 4.

² Georg Simmel, *Sociologie et épistémologie*, op. cit.

³ Jürgen Habermas, *L'Espace public*, Paris, Payot, 1986.

⁴ Maurice Blanc et al., *Vie quotidienne et démocratie*, op. cit., pp. 269-270.

C'est un intérêt réel de la démarche suivie par Cécile Frank (*infra*, 2^e partie, III) que de faire éclater le contenu de la « concertation » autour du projet de tram, en dissociant les dispositifs de négociation, de consultation et de communication, pour mieux les penser en interaction, dans leurs effets sur la procédure de concertation préalable, en particulier les réunions publiques, souvent avancées comme emblématiques de l'attention des élus à associer le plus grand nombre... Or, le cas montpelliérain le fait bien comprendre, les choses ne sont pas si simples, ni en termes de temporalités ni d'espaces de négociations possibles. Derrière l'appel aux « habitants » et autres « citoyens » se trouve une multiplicité d'acteurs qui font l'objet d'un traitement différencié tout au long du cheminement décisionnel et de l'opérationnalisation du projet de tram. Ces processus de négociation avérée (et même formalisée, comme, par exemple, le versement d'indemnités à des commerçants pour compenser une perte de chiffre d'affaires liée aux travaux d'une ligne de tram) ne font pas partie du dispositif de concertation ; ils visent au contraire à en écarter certains dossiers (et groupes organisés) jugés sensibles par un traitement « à part ». De ce fait, la négociation formelle (qu'incarnent notamment la commission d'indemnisation des commerçants, la commission « handicapés » et la gestion des acquisitions foncières à l'endroit des propriétaires concernés par les tracés) comprend aussi une dimension qui reste davantage tacite : celle qui consiste justement à cibler des groupes prioritaires et des solutions spécifiques, qu'elles soient techniques ou financières, qui ne s'adressent pas au citoyen *lambda*. Mais, à ce titre, ces modes de négociation participent bien au cadrage de la concertation préalable. Plus, ils peuvent même réapparaître au cours des réunions de concertation, par exemple à travers des invitations à discuter en privé de tel point soulevé ou de tel autre, qui ne serait pas l'objet de ladite réunion. Là aussi, on peut parler d'une forme de négociation informelle, qui se situe à côté des dispositifs de consultation. Il en va de même des actions de communication municipale et intercommunale qui s'adressent aux habitants, riverains et usagers du réseau de tram, par ailleurs conviés à prendre part au dispositif de concertation. Il y a là interaction, ne serait-ce que par l'information relative aux réunions publiques, mais aussi, plus largement, celle relative au contenu du projet et à l'avancée des travaux ou aux restrictions de circulation, etc. De plus, les campagnes de communication relatives au projet de tram incluent une dimension pédagogique visant à « responsabiliser » le citoyen, ce qui veut dire à la fois, en l'espèce, l'inciter à prendre part à la consultation, mais aussi à être conscient de ses devoirs et de l'intérêt public. C'est là un autre mode de cadrage des débats voire des négociations, en posant ce qui serait légitime ou non. À ce même objectif correspond aussi tout un volet communicationnel visant à gagner la conviction des habitants : production de données justificatrices *via* un sondage commandé à l'institut TNS SOFRES, rappel des actions municipales déjà menées et de leur « succès » (y compris esthétique, s'agissant de l'habillage du tram), etc.

On comprend par la même occasion que les transactions sociales ne sont pas réductibles à une relation entre acteurs, au sens où elles portent autant sur des projets en tant que tels, à l'instar du tramway, dont elles contribuent à redéfinir pour une part les contours, voire, au-delà, la configuration locale, dans la mesure où elles opèrent des redistributions : « Par la conclusion qu'elle apporte à un problème donné, la transaction a le double pouvoir d'être facteur de changement et productrice d'une synthèse créatrice ; elle introduit la nouveauté »¹. C'est par de tels cheminements de concrétisation s'apparentant à des séquences transactionnelles que le tram s'impose comme « modèle urbain », et pas simplement comme moyen de transport. On réintroduit ainsi la question de la négociation dans le projet, y compris le « grand projet », en même temps que l'on alimente une réflexion théorique : transige-t-on sur ce qui n'est pas négocié, voire ce qui n'est pas négociable ?

Transiger sur l'in-négociable du projet ?

La transaction a l'intérêt de porter le regard sur « l'implicite, le latent, le diffus, l'informel, combinés au non intentionnel », ainsi mis davantage en lumière que ne le fait la négociation, alors même que ce qui ne se négocie pas dans le projet de tram a ses « vertus ». « À trop se focaliser sur ce qui s'échange ou fait l'objet de négociations, on en oublie les éléments refoulés, et, par là-même,

¹ Monique Coornaert, *in* : Maurice Blanc *et al.*, *Pour une sociologie de la transaction sociale*, *op. cit.*, p. 139.

l'opération de délimitation d'un univers du négociable dont ils procèdent », insiste Nicolas Bué : l'existence d'une forme d'in-négociable reconnue par les partenaires à une coalition relève d'un compromis pratique ; « l'in-négociable ressortirait ainsi comme le domaine principal de la transaction, celui que, par définition, la négociation ne couvre pas : la transaction renverrait au compromis pratique par lequel des associés-rivaux évitent d'engager l'interaction sur certains sujets, et désignerait le processus d'acceptation de la différence »¹.

En d'autres termes, on ne peut en rester à la seule distinction du formel et de l'informel pour caractériser respectivement négociation et transaction, pas plus que s'en tenir au clivage de l'intérêt et des valeurs : il y a des négociations informelles – les « négociations silencieuses » qu'étudie Marie-Noëlle Schurmans², par exemple – et des transactions formelles, des négociations valorielles et des transactions stratégiques. C'est plutôt autour de la reconnaissance, entendue comme « le processus d'attribution de la qualité d'acteur à l'autre »³, que le débat se noue. S'il ne saurait y avoir de négociation sans reconnaissance de la qualité d'acteur de l'autre partie – et, en cela, il n'y a donc pas d'opposition strictement binaire, là encore –, la transaction sociale va plus loin, dans la reconnaissance de l'autre dans sa différence.

Dès lors, l'in-négociable n'écarte pas toute transaction⁴. Face à une valeur in-négociable, le jeu peut consister à adapter les cadres ou les modalités d'application de la négociation⁵. C'est ce qui ressort clairement des enjeux de sécurité autour du projet de tramway. Comment, en effet, une collectivité pourrait-elle *a priori* négocier autour de la sécurité des personnels et des usagers du tram ? Pourtant, dans la pratique, le principe n'est pas intransigible ; les distinctions, fluctuantes mais courantes, entre les politiques labellisées sécurité, sûreté et surveillance en matière de transports publics le laissent deviner, et des expériences strasbourgeoises comme montpelliéraines l'attestent (*infra*, II, not. Tableau 3).

La gestion des projets de tramway urbain renvoie à des transactions articulant des principes et des règles. Si l'on admet que lorsque des positions divergentes s'expriment relativement à une opération d'aménagement, il s'agit de les concilier au mieux pour que le projet puisse se concrétiser, ces processus se situent dans le « non-droit », au sens de Jean Carbonnier⁶, mais pas hors droit – la vie civile et sociale de chacun étant d'emblée positionnée dans un rapport à la règle. Autrement dit, « les concessions acceptées dans l'espace non-juridique sont le résultat de sous-transactions qui s'inspirent de la règle pour, dans un premier temps, fournir une solution »⁷. En cela, les règles existantes donnent un certain nombre de limites des actions possibles, notamment en termes de compétences des collectivités territoriales à agir. C'est en particulier le cas en matière de pouvoir de police, et l'on peut saisir ainsi à Montpellier les demandes répétées auprès de la préfecture pour que l'État mette en place, au printemps 2009, une brigade des transports spécifique, par rapport à la question de la sécurité dans les transports en commun et le tram, plutôt que de tenter une régulation *via* la police municipale, dont le champ d'intervention est plus encadré et limité. Corrélativement, cet exemple montre la complexité des transactions en jeu, puisqu'un facteur financier intervient aussi (quelle institution va supporter le coût d'une unité de sécurisation, selon qu'elle est de police municipale ou nationale).

¹ Nicolas Bué, « Transiger avec la transaction ? », in : Philippe Hamman, Jean-Yves Causer (dir.), *Ville, environnement et transactions démocratiques*, op. cit., chap. 1.

² Marie-Noëlle Schurmans, « Négociations silencieuses à Évölène : transaction et identité sociale », in : Maurice Blanc et al., *Vie quotidienne et démocratie*, op. cit., pp. 129-154.

³ Alain Bourdin, « Transaction et action organisée », in : Liliane Voyé (dir.), *Ville et transactions sociales*, Paris, L'Harmattan, 1996, pp. 247-258, cité p. 250.

⁴ « On arrive à caractériser la transaction comme ce mouvement paradoxal par lequel on établit une reconnaissance ou l'on rétablit une reconnaissance rompue, ce qui revient d'une manière ou d'une autre à négocier ce qui n'est pas négociable » : Alain Bourdin, « Transaction et action organisée », art. cit., pp. 256-257.

⁵ Pierre Dabiez, « Réflexions sur l'in-négociable », *Pouvoirs*, 15, 1980, pp. 91-98 ; Christian Thuderoz, *Négociations...*, op. cit., p. 167 sq.

⁶ Jean Carbonnier, *Flexible Droit*, Paris, LGDJ, 1969.

⁷ Monique Coornaert, in : Maurice Blanc et al., *Pour une sociologie de la transaction sociale*, op. cit., p. 146.

En même temps, comme elles ne tracent précisément que des limites de compétences, les règles laissent une marge sensible d'action. Des transactions secondes peuvent alors être nouées, dans la mesure où elles s'inscrivent dans un cadre institutionnel qui fournit une première définition des rapports entre acteurs et groupes en présence, ce qui constitue le principe légitime d'action (et la transaction première), mais n'empêche pas que s'établisse un accord sur d'autres principes, localisés et territorialisés, entre partenaires. La transaction seconde ouvre un jeu avec l'ordre institué qui permet de ne pas s'arrêter au seul poids des règles, d'ordre fixiste, mais plutôt de raisonner en termes d'enjeux de codification et de normalisation, dans les processus engagés et leurs espaces d'inscription. Ce double rapport à la règle permet de prolonger la réflexion de Jean-Daniel Reynaud, dans sa théorie de la régulation sociale, autour du couple règles du jeu/jeu avec la règle, dans ce qu'il étudie comme un système de règles, où ces dernières sont susceptibles de combinaisons nouvelles. Ceci amène des concurrences possibles entre régulations, et donc des conflits, et des modes de négociations et de transactions pour les désamorcer¹. À ce titre, l'enjeu des rapports compétitifs, en termes de compromis, est double : cela vise à la fois la reconnaissance des principes constitués comme légitimes et le résultat provisoire de la transaction.

Revenir sur les modes d'énonciation du répertoire de la sécurité autour du tramway à Strasbourg est ici très significatif. On repère deux grandes entrées dans la problématique. La première est qualifiée de lutte contre la fraude, touchant à la fois des coûts à supporter par la régie de transports et du sentiment de sécurité des usagers ; elle fait l'objet de toute une gestion sur ce qui va être jugé acceptable ou non, et en même temps dicible ou tacite. L'introduction en 2004 du système *Badgé* (plutôt que les tickets à l'unité et en remplacement des anciennes cartes d'abonnement), avec validation à une borne pour chaque trajet, se comprend ainsi : dans la communication publique, il est question de permettre un meilleur suivi des flux, de façon générale ; en même temps, le dispositif permet aussi de suivre plus finement le matériel roulant et de mieux réagir à d'éventuels incidents ; c'est encore plus net pour les bus, où la montée par l'avant suppose la validation devant le chauffeur.

Pour autant, le deuxième aspect, celui de la sécurisation, reste latent dans l'affichage, et non avancé spécifiquement : les intéressés sauront comprendre, pourrait-on dire. De même, et plus significativement encore, l'introduction de la vidéosurveillance dans le tram strasbourgeois a fait l'objet de controverses importantes, que l'on ne peut pas rapporter simplement à des réticences « éthiques » d'une majorité « de gauche » alors aux affaires – ce qui serait un principe et une transaction de premier ordre. En effet, à Montpellier, une autre majorité également socialiste l'a associée immédiatement au projet de tram – dès sa mise en circulation, la ligne 1 en est équipée – et a communiqué sans détour sur l'aspect sécurité. À Strasbourg, ce n'est qu'en 2000, et non lors de la réintroduction du tram à l'initiative de Catherine Trautmann après la campagne municipale de 1989, qu'un système de caméras de surveillance du réseau de tram et bus, ainsi que de l'espace public environnant, est mis en place. En permanence, on transige sur les principes légitimes en fonction d'un accommodement local de deuxième ordre : le projet est présenté et légitimé sur le plan politique, où cela a fait débat, comme rendant indissociablement un double service, en termes de sûreté du réseau (incidents techniques) et de sécurité des usagers (incidents de personnes, agressions). Cette transaction seconde est centrée sur certaines composantes des représentations et des positions des acteurs et des instances impliqués, et se réfère toujours à un cadre premier non-négociable (le principe de sécurité), pour mieux se l'approprier en l'adaptant (en le décomposant entre sûreté et sécurité, tout en rendant ces deux aspects indéfectibles entre eux et pour les habitants). Ces transactions relèvent d'un double rapport à la règle, et non simplement d'un effet de filtre : à la fois assouplissement et reformulation des principes de premier ordre, et souci de fixer des règles secondes (qu'est-ce qu'on entend par la sécurité du tram à Strasbourg et dans les communes alentours).

¹ Jean-Daniel Reynaud distingue en particulier la « régulation de contrôle » qui provient de la direction, dans une organisation, de la « régulation autonome » qui, elle, émane du groupe qui va appliquer ces règles – moyennant des adaptations ; d'où l'idée de concurrences entre régulations : *Les Règles du jeu : l'action collective et la régulation sociale*, Paris, Armand Colin, 1997.

Le cas montpelliérain corrobore cette analyse transactionnelle à travers un autre épisode de politisation de l'enjeu du tram, où la question de la sécurité est là encore centrale. En effet, si l'enjeu a été abordé de front, notamment quant à la vidéosurveillance (le principe de la sécurité est affirmé, au premier rang, comme in-négociable), sur le plan de la lutte contre la fraude, des transactions pratiques ont été opérées : les contrôleurs de la société des transports quittent les bus et trams avant que ceux-ci ne rejoignent les quartiers jugés sensibles, comme La Paillade, afin d'éviter de possibles heurts ou des provocations pouvant dégénérer avec des groupes de jeunes ; ils concentrent en même temps leur action sur le centre-ville, où elle sera plus visible pour les autres usagers, quitte à laisser, dans certains quartiers, le transport en commun devenir, selon les mots d'un associatif local, le « trottoir roulant social » (entretien, Montpellier, 03/03/2007). Là aussi, ce compromis peut s'analyser comme le produit d'une transaction de deuxième ordre, qui doit demeurer tacite : la reconnaître la briserait aussitôt, puisque cela supposerait nécessairement de réaffirmer le principe de premier ordre.

C'est là toute la complexité de la gestion transactionnelle de l'in-négociable, toujours susceptible de contestation locale. La question de l'introduction et de la définition de tarifs préférentiels destinés à soutenir l'usage des transports en commun à Montpellier comme vecteur de mobilité urbaine durable – c'est-à-dire *a priori* à partir d'un autre principe de premier ordre, en fait rapidement lié au précédent – le montre tout spécialement. On le sait, au-delà des aspects environnementaux, le projet de tram constitue un enjeu social du point de vue de l'accès aux équipements et aux services publics (*infra*, II, not. Tableaux 2 et 4). En développement durable, la « mobilité partagée » désigne le fait que les modes collectifs de déplacements urbains ne doivent pas exclure les habitants qui sont dans une situation plus fragile que d'autres. Au contraire, l'objectif est de favoriser leur fréquentation par des tarifs minorés, pour les étudiants, les chômeurs, etc. Or, ce raisonnement, introduit par la Communauté d'agglomération de Montpellier, après bien d'autres villes et intercommunalités, a fait éclater sur la scène publique le compromis précédent sur le contrôle des fraudes. À la veille des dernières élections municipales, l'opposition de droite a saisi l'occasion pour proposer la gratuité complète du réseau de tram pour tous les usagers, avançant que les jeunes et les personnes provenant des quartiers périphériques fraudaient très massivement et s'auto-octroyaient un tarif gratuit aux dépens du contribuable. Cette politisation de l'enjeu est significative de principes affirmés comme non-négociés / non-négociables, mais qui s'entrechoquent, entre « action positive » en développement social et durable urbain et égalité devant les charges publiques et le service public. « L'échange transactionnel ainsi conçu ne porterait donc pas directement sur les valeurs, il n'y aurait ni hybridation ni conciliation des valeurs des uns et des autres, mais cohabitation, coexistence, reconnaissance [...] du caractère inconciliable de celles-ci »¹. Pour l'action publique, la réponse passe alors par des transactions secondes, aux produits toujours instables, de séquence en séquence, suivant des dynamiques qui sont à la fois temporelles (ici, par exemple, le contexte pré-électoral en fin de mandature municipale) et spatialisées (les rapports entre l'agglomération, la ville et ses quartiers...).

4. Du projet négocié à l'espace de négociation ?

C'est dire que les projets de tramway passent par des modes continus de transactions territoriales, c'est-à-dire de « transactions sociales dont le territoire est le cadre et qui contribuent au processus de socialisation, et donc de territorialisation, de l'espace ». Ces dynamiques permettent de dégager des compromis pratiques dans le cadre d'une gouvernance qu'on peut qualifier d'incomplète, où « l'équilibre entre procédures institutionnelles et processus transactionnels n'est pas clairement établi »². La dynamique de territorialisation suppose en effet que les acteurs d'un territoire « partagent la conviction de l'intérêt commun qu'ils ont à établir un partenariat stable fondé sur des

¹ Nicolas Bué, « Transiger avec la transaction ? », *art. cit.*

² Michel Casteigts, « La gouvernance des risques dans les politiques locales de développement durable : le cas des Plans communaux de sauvegarde », in : Philippe Hamman (dir.), *Penser le développement durable urbain, op. cit.*, pp. 161-189, cité pp. 183-184.

concessions réciproques, dans une relation de confiance », établissant par la négociation des « conventions territoriales » – distinctes en particulier des contrats par l'absence de sanctions juridiques attachées¹. En particulier, le développement durable urbain ou encore le développement social des quartiers s'apparentent aujourd'hui à des références partagées, au niveau des principes, au sein des univers institutionnels locaux et de la société civile, ce qui en fait un élément nodal des conventions territoriales et donc de l'élaboration des transactions territoriales. Comme objet et comme projet, sinon comme paradigme d'action publique et urbaine se voulant empreinte de modernité et de solidarité, le tramway est ici singulièrement révélateur.

Ces situations de construction de projet sont riches de questionnements sur la nature des relations qui se font/défont à la fois dans des processus de transformation et dans ce que ces processus fabriquent comme dispositifs spatiaux, avec l'ensemble des normes et autres principes d'action qu'ils tentent d'installer ou d'impacter.

L'élargissement de la scène des projets

Les projets urbains de tramway ont en commun de se concrétiser à travers un certain nombre de dispositifs, dont la portée est proprement politique et pas seulement technique. Le choix des tracés de lignes le montre, quelle que soit la ville : la méthode technicienne (flux, fréquentation...) est jaugée et jugée par les décideurs en fonction de priorités d'image de la ville (centre, monuments patrimoniaux), de requalification d'un quartier, ou de projection dans l'avenir, lorsqu'il en va d'une offre de transports en commun par anticipation, comme à Montpellier.

Ces cadres d'action participent à « associer », au sens de Bruno Latour², un problème (qu'ils contribuent à définir), une politique publique (et sa légitimité) et un ensemble d'acteurs (qu'ils cimentent en termes de coalitions). Ils requièrent d'autant plus la production d'expertise au service des collectivités. Ceci renvoie à des processus de sélection et de construction de légitimité, desquels les habitants et les usagers ne sont pas absents. C'est certes d'abord vrai, paradoxalement, car, dans le cadre des procédures de démocratie locale, d'autres se réclament d'eux, et l'on connaît les travers de la logique du porte-parole. Mais, à certaines occasions (dont les embarras que causent les travaux d'installation d'une ligne de tram, par exemple), d'aucuns savent donner de la voix et parfois se faire entendre, du moins pour des groupes qui s'organisent (tels les commerçants, les riverains ou encore les personnes handicapées...) – tout en excluant sans doute d'autant plus d'autres acteurs toujours muets.

La question de la démocratie participative, largement mise en avant par les collectivités³, prend place ici ; elle en appelle aux « profanes » – ceux qui ne sont pas couramment associés aux circuits décisionnels –, et produit en même temps des « professionnels » et des groupes « ex-catégorisés » : la mise en place d'instances consultatives comme les Conseils de quartier n'exclut pas la concomitance d'expressions hors de ces canaux – organisées (des associations de quartier ou d'usagers des transports...), ou épisodiques, par des écarts à la norme.

Un premier obstacle, pour le chercheur, peut tenir aux déclinaisons locales des modes de labellisation : pour qualifier la concertation et la participation, les énoncés sont multiples et pas nécessairement stabilisés (« bonnes pratiques », « gouvernance », « dispositifs citoyens », etc.). Qui plus est, à un deuxième niveau d'appréhension, les partenaires associés à une démarche de démocratie participative le sont diversement, en tant que groupe (les associations en particulier, entre pôle « militant » ou plus « institutionnel »⁴) ou en tant que citoyen. Et cette dernière catégorie est elle-même plurielle : à proximité d'une ligne de tram, le citoyen est d'abord riverain ; mais il est

¹ Michel Casteigts, « La gouvernance urbaine entre science et idéologie », in : R. Le Duff, J.-J. Rigal (dir.), *Démocratie et management local*, Paris, Dalloz, 2004.

² Bruno Latour, *Changer de société - Refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006.

³ Loïc Blondiaux, Yves Sintomer, « L'impératif délibératif », *Politix*, 57, 2002, pp. 17-35, soulignant que « la transformation de la gestion urbaine a été marquée ces dernières années par le succès du thème du débat public et de la délibération démocratique ».

⁴ Entre autres, Jacques Fialaire, « Les associations, partenaires ou faux-nez de l'administration ? », in : Lionel Prouteau (dir.), *Les associations entre bénévolat et logiques d'entreprise*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003.

aussi usager potentiel de ce service produit par la collectivité que représente également le tram. Au-delà, on peut interroger l'investissement de groupes particuliers que sont les jeunes, souvent ciblés au titre des dispositifs de mobilité urbaine (notamment les tarifications réduites, etc.), mais aussi les commerçants, sensibles à la façon dont on fabrique une ville par des modes de déplacements dont l'accès et la sécurité se montreront plus ou moins favorables à leurs activités.

Donner à lire et à voir le projet de tramway

À l'exact opposé – du moins en apparence –, se trouvent ces supports originaux de la « bonne parole » des collectivités territoriales que sont les magazines municipaux et intercommunaux. Supports plus complexes qu'il n'y paraît, pourtant, où l'on peut déceler une diversité de points de vue et d'épisodes de friction : en creux du propos, en réaction à une polémique ou explicitement dans les rubriques de « tribune » dédiées aux groupes politiques...

Là n'est pas tout, car les textes et les discours s'accompagnent d'une place très conséquente accordée aux « illustrations », qui sont souvent bien plus que cela, et qu'il ne faut pas trop vite ranger dans de l'anecdotique ou du pittoresque. C'est à ce corpus particulier et souvent négligé¹ d'images du tram que nous nous sommes attachés, à partir des mêmes publications strasbourgeoises et montpelliéraines. Ici, des figures de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet sont devenues des images, installées véritablement dans l'espace public à travers un support mi-informationnel et mi-communicationnel, mi-pédagogique et mi-persuasif. De ce fait, elles peuvent susciter des réactions (contestations, doutes, enchantement...) ; les enjeux et règles du jeu de la « négociation » changent donc radicalement de forme et de sens.

Un espace public négocié ?

Tout comme le projet, l'espace public est une notion polysémique. Il peut être entendu comme un espace métaphorique, notamment dans la traduction française de Jürgen Habermas². Mais il correspond aussi à une forme matérielle, avec ses « meubles », à la fois support d'actions et d'interactions, potentiel d'usages multiples (et parfois inattendus) mais jamais complètement libres. Le choix du mobilier urbain du tramway est fort significatif, que ce soit dans les accords visuels produits par rapport à l'habillage des lignes et du matériel roulant (les hirondelles de la ligne 1 du tram de Montpellier et les fleurs de la ligne 2, par exemple) ou dans le type d'installations retenues : des œuvres d'art disposées le long des voies (comme pour la ligne B du tram strasbourgeois) mais aussi des bancs... avec ou sans accoudoirs, qui sont une autre échelle du projet, dans un espace public vécu et pour le coup plus ou moins « accueillant » pour le voyageur qui attend sa correspondance ou pour un SDF qui pourrait y trouver un autre usage. Ces micro-installations et formes de délimitations (clôtures, barrières, bordures, espaces vélos...) qui jalonnent la « plateforme » sont négociées dès la conception ; permettant des pratiques de l'espace et en empêchant d'autres, elles dénotent un dispositif policé. Car l'espace public généré par le tramway est un espace particulièrement sensible. Il « touche » les passants, riverains, habitants, mais aussi des usagers du transport en commun. En même temps, cet espace public est aussi sous surveillance ; les systèmes de vidéosurveillance et de sécurisation du tramway le montrent.

Qu'en est-il, par exemple, de l'acceptabilité de la fraude pour l'institution ? La lutte contre la fraude est rapportée explicitement à une exigence de développement durable par les techniciens de l'agglomération de Montpellier, s'agissant de favoriser une meilleure fréquentation des transports en commun, face à la voiture avancée comme le mode « non DD » de déplacement :

¹ Bruno Péquignot, *Recherches sociologiques sur les images*, Paris, L'Harmattan, 2008.

² Jürgen Habermas produit ce concept pour étudier « le processus au cours duquel le public constitué d'individus faisant usage de leur raison s'approprie la sphère publique contrôlée par l'autorité et la transforme en une sphère où la critique s'exerce contre le pouvoir de l'État » : *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 1997 (trad. fr., original 1963).

« On est vraiment dans des notions de projets intégrés. Donc, bien sûr, on peut répondre sur l'aspect développement durable en tant que tel, mais c'est un petit peu... Quand on lutte contre la fraude, on agit également pour la sécurité [et] sur la perception qu'ont les usagers de la pertinence du réseau de transports. Donc c'est un faisceau d'actions dans une même direction. [...] L'objectif clair qui est affiché, c'est réduction de la circulation automobile au centre ville, au centre de l'agglomération, et report modal le plus fort possible sur les transports en commun » (entretien avec deux fonctionnaires de la Communauté d'agglomération de Montpellier, pôle Environnement et Transports, 28/02/07).

Cela suppose que le tram apparaisse comme « sécuritaire » pour les usagers, alors que localement la question s'est politisée au cours des dernières élections municipales. En somme, nous proposons, à partir des projets de tramway, de réfléchir en termes de normes (d'action, d'acceptation, de territorialisation des enjeux, etc.) et des transactions auxquelles elles donnent lieu (au propre comme au figuré, s'agissant aussi de la consistance d'espaces intermédiaires) pour tenter de mieux cerner ce qui est réputé négociable ou pas, ou plutôt dans quelle mesure et pour quel espace urbain. Car les critères concrets du projet de tram tels que la performance de l'infrastructure technique, l'organisation de la circulation et des déplacements, l'impact en termes de restructuration urbaine et de requalification des espaces publics, ou encore les coûts, ne sont pas mécaniquement compatibles. La négociation fait alors sens « aux interfaces de registres qui peuvent se révéler très conflictuels selon les espaces traversés », c'est-à-dire en des espaces-frontières, du/dans le projet et de/dans la ville, transactionnels et transitionnels à la fois¹.

De tels espaces intermédiaires peuvent être repérés en relation avec des césures au sein des espaces urbains, du quartier à la métropole.

Pour aller plus loin : C'est très vrai des quartiers de gare, sur lesquels revient Maximiliano Soto (2^e rapport intermédiaire, Partie 3, IV, pp. 217-231). Se fondant sur le cas du Faubourg de Saverne à Strasbourg, ce dernier met en relief des scénarios possibles de restructuration de l'espace, par rapport à la mise en place d'une ligne de tramway (et la concertation qui s'y rapporte) abordée dans les différentes échelles territoriales et de référence concernées. Précisément, le projet de tram apparaît singulièrement situé au croisement de plusieurs cadres d'action (la mise en valeur du faubourg se comprenant dans une dialectique institutionnelle et spatiale entre proximité et distance, qui est aussi celle du (grand) projet de tram) et échelons de perception (jusqu'au référentiel européen, beaucoup investi à Strasbourg).

5. Des regards croisés et transversaux sur le projet urbain de tramway

Quatre apports transversaux des focales retenues pour ce rapport méritent enfin d'être soulignés.

– D'abord, l'entrée par la négociation dans le projet de tramway permet d'approcher les discriminations et ségrégations socio-spatiales urbaines sans se centrer sur la seule lecture du quartier et des groupes « à problèmes », ainsi qu'une littérature scientifique et pratique l'a développé autour de la politique de la ville et des émeutes urbaines de 2005². Penser le tramway comme un projet urbain, appréhensible à plusieurs échelles et renvoyant à divers espaces de références, permet de décentrer le regard et de restituer ainsi une épaisseur sociale et spatiale plus large et mieux fondée à ces phénomènes.

– Ensuite, ceci permet d'avancer dans une approche croisée des enjeux de requalification et de développement urbains dans un contexte de montée en puissance du répertoire de la ville durable, en liant dans l'observation des politiques locales comment sont concrétisés ou non les pans environnementaux et sociaux du développement durable, pensés ensemble. Ce décroisement manque fréquemment, entre les études urbaines se concentrant sur les quartiers, les violences et les expressions non institutionnelles d'opposition aux décisions publiques, et celles abordant la ville sous l'angle environnemental et de ses expressions organisées (champ associatif, parti écologiste...). Le projet de tramway donne, au contraire, particulièrement à voir les interactions entre ces deux scènes d'action publique ; il se situe, en tant que dispositif d'intervention des décideurs, directement

¹ Sur le concept d'espace-frontière, Philippe Hamman, *Éléments pour une sociologie des espaces-frontières*, dossier d'Habilitation à diriger des recherches en sociologie, Université de Metz, 2009.

² Pour un point, les réflexions de Maurice Blanc *et al.*, « Émeutes en banlieue : lectures d'un événement », *Espaces et sociétés*, 128-129, 2007, pp. 15-21.

à leur intersection, permettant de penser ce qui se noue spécifiquement dans la négociation au niveau des espaces intermédiaires. Des dimensions comme la qualité de vie, l'accès aux services ou la sécurité des espaces publics permettent d'en rendre compte, sans segmenter abusivement les enjeux.

– En troisième lieu, le projet s'analyse comme un « processus » ou une « aventure », connaissant différents épisodes (l'« affaire » du pont Churchill à Strasbourg, celle de l'accès à la mer en transports en commun à Montpellier, etc.) et autant de tentatives de mises en récit (dont les magazines des collectivités sont un des vecteurs) qui supposent de déchiffrer des « intrigues », au sens de Paul Veyne¹. Une dimension se révèle essentielle, celle de la temporalité du projet, confrontée à la labilité du temps social (la perception par les habitants de l'avancée du projet au moment des travaux, celle du fonctionnement des lignes de tram par la suite...) et du temps politique (les mandatures...), et qu'il est pourtant *en même temps* bien difficile de négocier. Il s'agit aussi de dépasser des hypothèses formulées sur les projets supposés être mobilisateurs (par exemple à travers leurs seules icônes), pour regarder de plus près les enjeux sociaux et cognitifs d'une mise en visibilité dans l'espace politique réel, notamment à travers la question de l'acceptabilité sociale et citoyenne du projet et de ses divers registres, en fonction de ses espaces d'inscription et de perception. On est alors en mesure de mieux saisir ce que désigne *in situ* la « demande sociale »², si souvent invoquée (voire anticipée, en fonction de préconceptions) par les élus dans l'action publique territoriale.

– Pour terminer, le choix de terrains de Strasbourg et Montpellier, qui font l'objet d'une mise en parallèle, vient enrichir la question théorique autant que méthodologique de la construction de ce qui soutient la comparabilité³.

Annexe :

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES RÉSEAUX DE TRAMWAY DES AIRES URBAINES DE STRASBOURG ET DE MONTPELLIER

Cécile FRANK

Le tableau suivant résume les principales caractéristiques techniques des deux réseaux de tramway considérés. On y joint le plan de ces réseaux afin que la lecture soit plus aisée.

¹ Paul Veyne, *Comment on écrit l'histoire*, Paris, Seuil, 1971.

² Virginie Anquetin, Audrey Freyermuth (dir.), *La figure de l'« habitant »*. *Sociologie politique de la « demande sociale »*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008.

³ CURAPP, *Les méthodes au concret*, Paris, PUF, 2000.

	Strasbourg	Montpellier
Nom de l'intercommunalité	Communauté urbaine de Strasbourg	Communauté d'Agglomération de Montpellier
Région	Alsace	Languedoc-Roussillon
Département	Bas-Rhin (67)	Hérault (34)
Année de création de l'intercommunalité	1967	district de Montpellier en 1965 puis CAM en 2001
Nombre de communes	28	31 (38 communes en 2001)
Nom des communes	Bischheim, Blaesheim, Eckbolsheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Hoenheim, Holtzheim, Illkirch-Graffenstaden, Lampertheim, Lingolsheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Ostwald, Plobsheim, Reichstett, Schiltigheim, Souffelweyersheim, Strasbourg, Vendenheim, La Wantzenau, Wolfisheim.	Baillargues, Beaulieu, Castelnaud-le-Lez, Castries, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Lavérune, Le Crès, Montaud, Montferriez-sur-Lez, Montpellier, Murviel les Montpellier, Pérols, Pignan, Prades le Lez, Restinclières, Saint Geniès des Mourgues, Saint Georges D'orques, Saint Jean de Védas, Saint-Brès, Saint Drézéry, Saussan, Sussargues, Vendargues, Villeneuve-lès-Maguelone
Superficie de l'intercommunalité	315,93 km ²	434,21 Km ²
Nombre d'habitants dans la CA (recensement 1999)	467 376	412 070 (en 2006)
Nombre d'habitants de la commune principale	276 867 hab.	254 974 hab.
Densité de la ville principale	3537,8 hab./km ²	4 482,7 hab./km ²
Rang de la ville principale en nombre d'habitants	7 ^{ème} ville française	8 ^{ème} ville française
Poids démographique de la commune principale	59,2%	61,8%
Densité de l'intercommunalité	1479,36 hab./km ²	949 hab./km ²
Budget de l'intercommunalité (en 2009)	1,13 milliards (conseil CUS, 17/12/2009)	761 987 353,00 €
Nom de la société gérant les transports et le tramway	Compagnie des Transports de Strasbourg CTS / TRANSDEV	transports de l'agglomération de Montpellier TAM / TRANSDEV
Statut juridique de la société gérant les transports	Société anonyme d'économie mixte	Société anonyme d'économie mixte au capital de 4 286 000 €
Nombre de salariés de la société des transports	1430 salariés en janvier 2009 (CTS)	860 (TAM 2009)
Date d'engagement de la création du réseau de tramway "moderne"	1989	1995

	Strasbourg	Montpellier
Mise en service de la première ligne de tramway	Ligne A- Hautepierre-Bagersee- 26/11/1994 extension de la Ligne A : 4/07/1998 (Hautepierre-Ilkirch)	Ligne 1 "Les Hirondelles" en juillet 2000 - Mosson - Odysseum extension de 500m en sept 2009 à Odysseum
Mise en service de la deuxième ligne	Ligne B - (Hoenheim-Elsau) en 2000 extension de la ligne B - Elsau - Ostwald - 01/2008 extension de la ligne B Ostwald - Lingolsheim - 06/2008	Ligne 2 "Les fleurs" en 2006 - St Jean de Vedas - Jacou
Mise en service de la troisième ligne	Ligne C - Esplande-Elsau - 2000 25/08/2007 : extension ligne C - Landsberg- Neuhof Rodolphe Reuss	Ligne 3 en construction pour 2012
Mise en service de la quatrième ligne	Ligne D - Rotonde – Etoile - 1998 25/08/2007 : extension Ligne D - Etoile Polygone - Aristide Briand	Ligne 4 en prévision pour 2018
Mise en service d'une 5ème ligne	Ligne E - Wacken - Baggersee - 08/2007 23/11/2007 : extension Wacken - Robertsau Boecklin	-
Mise en service d'une 6ème ligne	Ligne F - en construction en 2009-2010	-
Type de gérance	délégation de service public DSP	délégation de service public DSP
Nombre actuel de lignes de tramway	5	2
Nombre de correspondances	32 (compte tenu des lignes « doubles »)	4
Nombre de parkings tramway	4600 places dans 9 parkings relais et 800 places dans 40 véloparcs	12 parkings tramway dont 6 parkings de proximité surveillés pour 2830 places et 17 points location pour 300 vélos (site TAM)
Longueur du réseau en Km	53 km	34,4 km
Nombre de stations	75	60
Nom de la maîtrise d'ouvrage	Compagnie des Transports Strasbourgeois - CTS	Transports de l'Agglomération de Montpellier TAM
Nom de la maîtrise d'œuvre (transport)	Groupement d'Etude du Tramway de l'Agglomération de Strasbourg (GETAS) dont EGIS RAIL fait partie	EGIS RAIL
Fréquentation du réseau	280 000 passagers/jour en 2007	Entre 180 000 et 195 000 passagers ¹ /jour en 2009 53,8 millions de voyageurs par an (52 millions en 2004)
Fréquentation au km	5283 voyageurs/km	entre 5230 et 5520 voyageurs/km

¹ Sur le site de la mairie de Montpellier, le nombre de 200 000 voyageurs est avancé. Pour autant, à partir de différentes sources, et d'entretiens notamment avec le président et un technicien de la TAM, nous retenons des chiffres compris entre 130 000 et 140 000 voyageurs sur la ligne 1 et entre 50 000 et 55 000 voyageurs sur la ligne 2. Dans le magazine de l'agglomération de Montpellier, en février 2008, les estimations étaient les suivantes : entre 120 000 et 125 000 voyageurs sur la ligne 1, 47 000 voyageurs pour la ligne 2 (*Harmonie*, n°148).

	Strasbourg	Montpellier
Horaires de circulation des tramways	Le tram circule de 4h30 à 0h30 du lundi au samedi et de 5h30 à 0h30 les dimanches et jours fériés	de 5h à 1h35 du lundi au samedi et de 6h à 0h30 les dimanches et jours fériés
Fréquence de la circulation	De 6h30 à 20h, un tram toutes les 5 à 6 minutes (le double sur les tronçons desservis par deux lignes). Entre 4h30 et 6h30 et entre 20h00 et 0h30, un tram toutes les 15 mn	De 5 à 15 minutes selon la tranche horaire
Type de matériel roulant	Bombardier Eurotram (à 3 caisses : 36 véhicules et à 4 caisses : 17 véhicules) CITADIS 403 – ALSTOM : 41 rames depuis 2005	RAME CITADIS 301 ALSTOM - RAME CITADIS 401 ALSTOM
Nombre de rames	plus de 77	57 ¹
Vitesse maximale du matériel roulant	70km/h	70 Km/h
Longueur du matériel roulant	32,5m	30 m pour Citadis 301 et 41m pour Citadis 401
Largeur du matériel roulant	2,4m	2,65m
Capacité de transport du matériel roulant	200 personnes dont 44 places assises pour les Bombardiers 288 personnes pour les CITADIS 403	Pour les CITADIS 301 : 210 voyageurs dont 64 places assises Pour les CITADIS 401 : 289 places dont 70 places assises

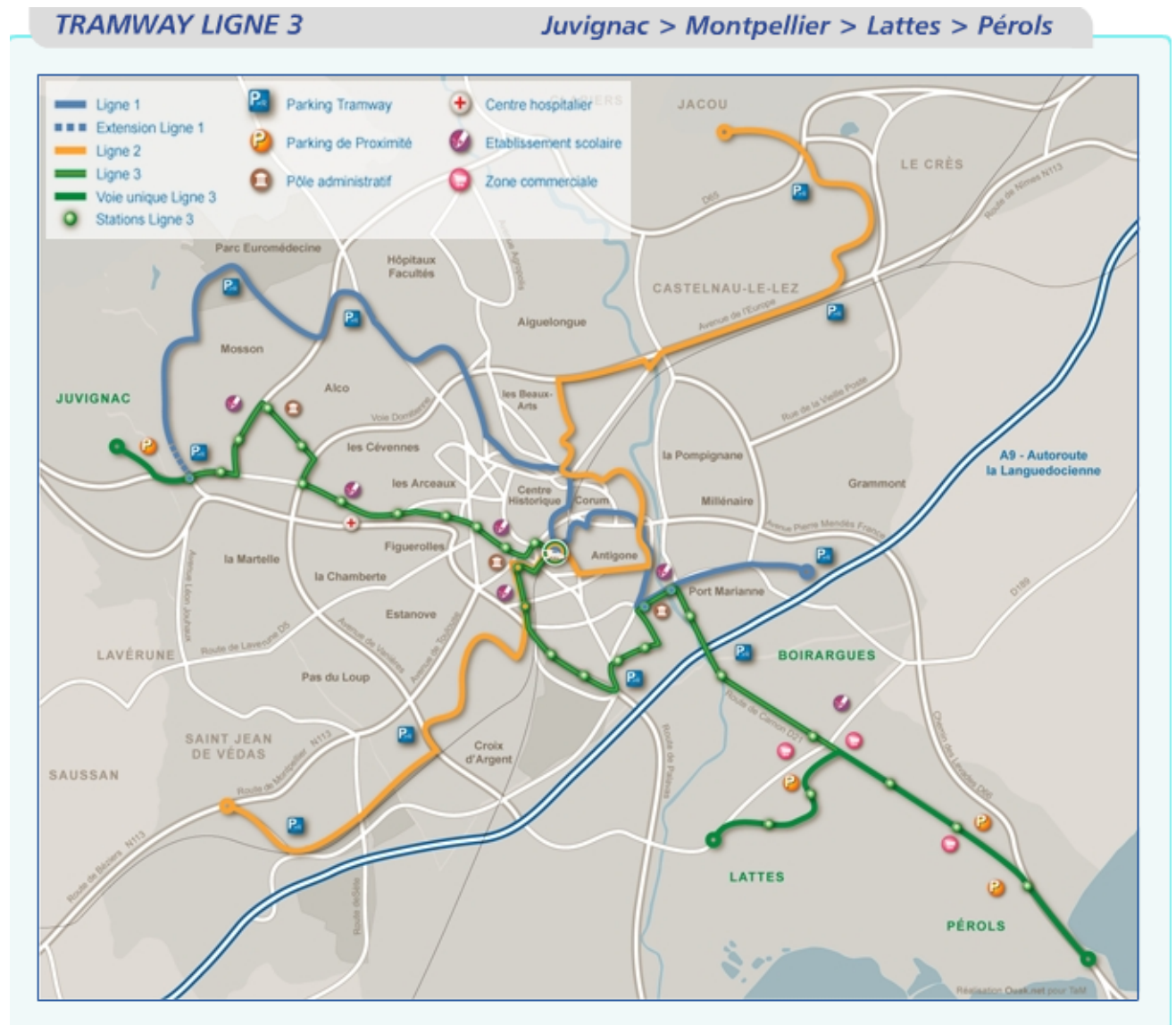
¹ <http://pagesperso-orange.fr/edouard.paris/infosrames.htm>

Le réseau tramway de l'agglomération strasbourgeoise à l'horizon 2020



Source : *Ville et transports*, n° 431, 19 septembre 2007

Le réseau de tramway de l'agglomération montpelliéraine à l'horizon 2012



Source : TAM

