

BRAUP BUREAU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE
MINISTERE DE LA CULTURE

PUCA PLAN URBANISME CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT.

REFLEXION SUR LES OUTILS DU PROJET A GRANDE ECHELLE « HABITER LES BERGES »

Natacha Seigneuret, Gilles Novarina, Paulette Duarte, Jean Michel Roux.
Institut d'Urbanisme de Grenoble. UMR – CNRS - PACTE

Appel d'offre : Programme interdisciplinaire de recherche "L'architecture de la grande échelle"
Numéro de convention : 705 06 102

Avril 2008

INTRODUCTION

Le point de départ de cette recherche est une réflexion sur la transposition des méthodes d'analyse sur lesquelles s'appuie le projet urbain, à l'échelle d'un secteur particulier délimité le plus souvent par un périmètre, à une démarche de projet à grande échelle.

En France - et il y a là une différence avec d'autres pays européens - les démarches de projet urbain, dans un premier temps au moins, s'appuient sur des expériences qui ont un caractère opérationnel et qui sont circonscrites au mieux à un quartier au pire à un périmètre d'opération. La loi « Solidarité et Renouvellement Urbain », puis la loi « Urbanisme et Habitat » invitent communes et groupements de communes à faire de la démarche de projet le vecteur de renouvellement de la planification territoriale à l'échelle de la commune, comme de l'agglomération. Le passage du projet urbain au projet de ville ou au projet de territoire pose toute une série de questions nouvelles que la législation a tout naturellement laissées en suspens.

Des analyses urbaines et territoriales en recomposition

Le passage à la grande échelle, au grand territoire, dans certaines approches qui émanent tant de chercheurs que de praticiens de l'architecture ou de l'urbanisme, ne modifie pas de manière radicale la façon d'envisager à la fois l'analyse et le projet. Lorsque les géographes sociaux avancent l'idée d'un territoire pertinent ou d'un territoire de projet, ils sont à la recherche d'un périmètre d'intervention qui permette d'aborder, de la manière la plus satisfaisante possible, l'ensemble des problèmes économiques et sociaux qui se posent à l'échelle des régions urbaines. Ils cherchent par ailleurs à identifier les acteurs qui sont intéressés à la résolution de ces projets et mettent l'accent sur le rôle de médiation que doivent jouer les professionnels en charge du développement local¹.

La volonté de découper le territoire en unités pertinentes leur apparaît comme un préalable indispensable au déploiement de méthodes d'analyse fondée sur des mesures à caractère objectif, à l'identification de l'intégralité des enjeux de développement, ce qui doit permettre de fixer une fois pour toutes un image des problèmes que pose le territoire et des solutions à y apporter. Le découpage territorial, l'approche *aréolaire* pour reprendre le terme inventé par Gabriel Dupuy², sont indissociables de l'analyse quantitative et de la volonté de rétablir des équilibres entre les sous-ensembles qui constituent le territoire³.

Cette approche du territoire qui, jusqu'à la fin des années 1970, est prédominante dans les démarches de planification urbaine, notamment dans les schémas directeurs, est par la suite remise en cause : les observatoires qu'ils portent sur la démographie, le logement ou les activités économiques sont difficiles à pérenniser et l'exhaustivité des analyses ne débouche pas nécessairement sur la fixation d'objectifs et de choix dont la faisabilité est garantie.

La complexité croissante des problèmes à traiter (non plus seulement la maîtrise des extensions urbaines mais aussi la requalification à la fois physique et sociale de territoires en totalité ou en partie construits et soumis à une crise de l'économie) oblige à une attitude à la fois plus modeste (la sélection a priori d'une série de problèmes à résoudre et d'objectifs à

¹ GUMUCHIAN H., GRASSET E., LAJARGE R., ROUX E. *Les acteurs ces oubliés du territoire*, Paris, Anthropos, 2003.

² DUPUY G. *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin, 1991.

³ NOVARINA G. « Les nouvelles modalités de l'analyse urbaine : décrire plutôt que prescrire », in CHALAS Y. *L'imaginaire aménageur en mutation*, Paris, L'Harmattan, 2004, pp 59-77.

atteindre), plus tenace (la reprise aux échelons territoriaux inférieurs des analyses et des descriptions conduites à l'échelon supérieur) et plus pluridisciplinaire (la confrontation des résultats des analyses morphologiques, typologiques et paysagères avec ceux des enquêtes portant sur les pratiques sociales).

Le projet, un révélateur des mutations territoriales de la ville contemporaine

La démarche d'analyse, notamment lorsqu'elle est fondée sur la mesure, procède par découpages : découpage du territoire en entités jugées homogènes et pertinentes, découpage des sociétés locales en catégories sociales ou en classes d'âges, découpage des usages sociaux en besoins, découpage du milieu économique en activités professionnelles, en emplois et en entreprises... L'objectif de telles démarches est de simplifier une réalité extérieure pour mieux l'appréhender. Elles aboutissent inévitablement à privilégier les éléments par rapport aux relations et prennent le risque de passer à côté des « règles de structures »⁴ qui font que la ville compacte, comme la ville diffuse, peuvent être pensées, sinon comme un système unique, du moins comme un ensemble de systèmes, qui sont juxtaposés ou imbriqués selon les interprétations.

La démarche de projet cherche, au contraire, à établir des liens, à rassembler plutôt que séparer. L'on retrouve là la distinction établie par Massimo Cacciari entre les deux acceptions du projet⁵. La première renvoie à l'action de se jeter en avant, de se projeter dans le futur, d'anticiper des évolutions. Elle peut être rapprochée des démarches de prévision, voire de prospective. La seconde renvoie à une volonté de rechercher, derrière les apparences d'incohérence, d'inorganisation, de chaos, des relations, des liens, des règles de fonctionnement des tissus urbains.

Si la première acception renvoie à l'attitude à caractère héroïque des modernes qui se sentaient en mesure de tenir un propos général sur la ville, la société et leurs évolutions et s'estimaient capables, dans une certaine mesure, de prévoir un futur possible, la seconde renvoie à un positionnement plus postmoderne qui réexaminent des questions que l'on pensait résolues, qui revisitent les solutions déjà explorées et qui cherchent à élaborer des explications locales (partielles) des phénomènes de mutations urbaines et territoriales. La démarche de projet peut alors être rapprochée de ce que Yves Chalas appelle une « analyse figurative »⁶, c'est-à-dire une approche qui cherche à construire des représentations ou des images d'une réalité urbaine, qui au premier coup d'œil apparaît comme un ensemble inorganisé, comme une simple juxtaposition d'éléments. Elle cherche à établir des rapprochements entre des matériaux qui au premier abord semblaient sans rapports les uns avec les autres. Elle accorde autant d'importance à l'observation, à la description qu'à l'analyse.

« Habiter les berges » pour comprendre l'imbrication des échelles territoriales

La volonté d'appréhender la ville contemporaine dans toute la complexité des relations qui unissent les éléments qui la composent conduit à abandonner les analyses fondées sur le

⁴ Terme utilisé par Bernardo Secchi dans le plan régulateur général de Prato (Cf. GIOVANNONI G. *Nuove esperienze di pianificazione comunale in Toscana. Uno studio dei casi*, *Urbanistica Quaderni*, 2001, N°34).

⁵ CACCIARI M. « Progetto tra passato e futuro », *Parametro*, 2003, N°246-247, cité par GASPARRINI C. in « Mestieri e misteri del progetto urbano », *Urbanistica*, N°126, p. 12.

⁶ CHALAS Y. *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2000.

découpage et la mesure. Elle invite par ailleurs à prendre de la distance avec l'idée selon laquelle le passage d'une échelle territoriale à l'autre renvoie à la métaphore de « *la longue-vue* »⁷ : les activités d'analyse et de projet conduites à l'échelle d'un territoire restreint (un quartier ou un îlot) procèdent par mise au net des images floues construites à l'échelon supérieur (la ville ou l'agglomération), par affinement des analyses conduites au niveau de la région urbaine. Elle invite enfin à s'interroger sur le terme d'architecture à grande échelle qui contiendrait l'idée implicite que le projet de territoire ou le projet de ville serait fondée sur une sorte de généralisation des méthodes et des savoir-faire expérimentés dans le projet urbain à caractère opérationnel, voire dans le projet architectural.

L'observation et la description des tissus urbains qui composent la ville contemporaine peuvent en effet être l'occasion de tester d'autres modes d'approches. La ville contemporaine se caractérise, selon Bernardo Secchi, non seulement par l'instabilité et la fragmentation, mais aussi par la simultanéité⁸. Elle se présente en effet comme une juxtaposition de fragments, qui sont le produit de rationalités diverses et dont la constitution remonte à des époques différentes. Pour observer la manière dont s'imbriquent les différentes échelles territoriales, encore faut-il trouver un fil directeur qui serve de prétexte à la description.

C'est cette position que nous avons adopté dans le cadre de cette recherche. Invités par l'adjoint à l'urbanisme de la Ville de Grenoble à réfléchir, dans le cadre d'ateliers de projet urbain pour les étudiants du master « Sciences du Territoire », spécialité « projet urbain » et de l'IUP Aménagement et Développement Territorial, spécialité « urbanisme », sur la place et le rôle de la rivière dans la ville, nous sommes interrogés sur la manière dont la rivière qu'est l'Isère peut mettre en relation des paysages, des tissus urbains, des activités humaines ou des usages sociaux. En intitulant notre proposition « *habiter les berges* », nous avons porté notre réflexion sur les principaux problèmes que révèle la traversée de la ville par un cours d'eau. Nous avons fixé ainsi nos regards sur un territoire vaste qui associe des espaces encore naturels, des pôles de loisirs, des zones d'activités en cours de reconversion, des espaces résidentiels de périphérie, d'anciens faubourgs ouvriers, comme de vieux quartiers du centre-ville. Nous avons donc eu le loisir d'observer une diversité de fragments urbains et de poser la question des relations qu'ils entretiennent.

Revisiter les outils de l'analyse et du projet urbain

Pour saisir cette imbrication des échelles territoriales, nous nous sommes appuyés sur une série de méthodes largement éprouvées. Dans le cadre d'ateliers, les étudiants ont été invités à se familiariser autant avec l'analyse morphologique et typologique, les études paysagères, les mesures environnementales, qu'avec l'analyse de données démographiques et économiques, les entretiens ou la méthode des parcours commentés.

Ces outils de l'analyse et du projet sont pour la plupart testés dans le cadre de territoire dont le périmètre est très clairement défini. L'analyse des données du recensement de populations se fixe généralement comme objectif de mesurer les déséquilibres entre les différents quartiers qui composent les grandes agglomérations urbaines. La typo-morphologie cherche à montrer les régularités propres à chacun des tissus urbains et à les mettre en relation avec l'histoire de

⁷ Cette métaphore du « *cannocchiale* » est avancée par l'urbaniste italien Giovanni Astengo au début des années 1970 pour expliquer le passage dans un système hiérarchique de planification territoriale, le « *sistema a casacata* », du plan régional, au plan intercommunal et enfin au plan communal (Cf. NOVARINA G. *Plan et projet. L'urbanisme en France et en Italie*, Paris, Anthropos, 2003).

⁸ SECCHI B. *De l'urbanisme et de la société ?*, Grenoble, Université Pierre Mendès France, 2005.

leur constitution. Ces outils sont-ils appropriés lorsque l'on traite du grand territoire ? Comment doivent-ils être adaptés pour tenir compte du passage de la petite à la grande échelle ?

Nous pouvons d'ores et déjà esquisser quelques pistes de réflexion à ce propos. L'analyse morphologique, fondée sur l'établissement de cartes de la voirie et des espaces publics, du parcellaire et du bâti, s'interroge sur la continuité du réseau viaire, sur la hiérarchie qui existe entre les éléments qui le composent, sur sa capacité à irriguer ou non un territoire. Est-il possible d'utiliser ces mêmes outils pour décrire le fonctionnement d'un système de mobilité à grande échelle ? L'étude du paysage perçu est aujourd'hui souvent complétée par une approche plus écologique qui identifie à la fois des tâches et des éléments linéaires (corridors). Cette approche est-elle suffisante pour définir les fonctions de réserves de naturalité, de filtre, de connexions propres à chacun des espaces naturels qui structurent le grand territoire ? Les techniques des sciences sociales quantitatives et qualitatives sont souvent utilisées pour comprendre les relations des habitants à leur environnement de proximité, à la manière dont ils utilisent un espace public bien circonscrit. Comment peuvent-elles être mobilisées pour révéler leurs relations à un environnement large ? Comment des techniques plus qualitatives tels que les entretiens ou les parcours commentés⁹ peuvent-elles être utilisées pour révéler le fonctionnement d'un grand territoire ?

L'objectif que nous nous étions fixés dans ce projet de recherche était de réfléchir aux conditions d'utilisation des méthodes et des techniques d'observation que les étudiants sont invités à utiliser dans les différents ateliers de projet urbain de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble. Pourquoi privilégier tel mode d'approche ? Comment concilier approche des formes urbaines et analyses des usages sociaux ? Il était aussi de s'interroger sur la pertinence des paradigmes qui sont sous-jacents à de telles méthodes.

L'analyse typo-morphologique renvoie par exemple à une vision du fonctionnement de la ville comme organisme vivant¹⁰ ou comme système¹¹. Elle privilégie la continuité plutôt que la rupture, elle met l'accent sur les effets de réseau qu'elle préfère aux coupures, elle valorise le désenclavement par rapport à l'enclavement. Le prétexte, que constituait notre désir de travailler sur la place de la rivière dans la ville, nous a amené à nous demander si la rivière était un élément d'un système naturel - le fameux réseau vert et bleu que l'on retrouve dans de nombreux schémas directeurs ou schémas de cohérence territoriale - ou si elle devait être pensée comme un vecteur privilégié pour analyser l'imbrication de formes et de pratiques sur un grand territoire¹².

L'objet d'étude, le passage de l'Isère dans l'agglomération grenobloise, nous offrait un prétexte pour une recherche sur le cadrage et les échelles opportunes à mobiliser dans l'espace comme dans le temps lors d'un projet à grande échelle. Le cadrage présentait l'immense avantage de circonscire les questions à se poser et éventuellement à résoudre. Il permettait de réaliser un diagnostic avec méthode et avec une certaine sérénité concernant les actions qui étaient à terme proposées. Dans notre recherche de méthode, nous devions montrer pourquoi il était nécessaire de résister à ce confort. Les échelles présentaient elles

⁹ Les parcours commentés sont utilisés dans une partie des recherches du Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain et part le bureau d'études Bazar Urbain auquel appartient une partie des membres de notre équipe.

¹⁰ Les maîtres fondateurs de l'urbanisme français que sont par exemple Marcel Poète et Pierre Lavedan ont une vision ancienne du fonctionnement de la ville, une vision comme organisme vivant.

¹¹ Les géographes sociaux modernes ont une vision de la ville comme système.

¹² Un parallèle pourra à ce propos être établi avec une recherche en cours menée par l'Institut d'Urbanisme de Grenoble et la Fondation Braillard pour le Plan Urbanisme Construction et Architecture sur le passage du projet urbain au projet de ville. L'équipe constituée, par Charles Ambrosino, Elena Cogato-Lanza, Gilles Novarina, Jean-Michel Roux, Stéphane Sadoux et Bruno Vayssières, a choisi parmi ses terrains d'études le fleuve Pescara qui est abordé dans le cadre de l'analyse d'un schéma directeur présenté comme une sorte d'approfondissement du plan territorial provincial.

aussi un intérêt à condition de parcourir largement les points d'observations qu'elles nous offraient sur un territoire.

Notre recherche s'est attachée à comprendre pourquoi une diversification des points de vues est importante et pourquoi il est conseillé de ne pas se contenter d'une alternance binaire entre une grande échelle territoriale qui permet une vision stratégique des grands axes de développement et une petite échelle qui assure la mise en œuvre technique et fonctionnelle d'un projet. Il s'agissait d'interroger le territoire à des échelles qui se situent entre une lecture globale et une lecture locale en évitant une descente trop rapide de type « globale » néfaste pour le projet.

Une démarche pluridisciplinaire et itérative

La démarche de l'équipe se veut pluridisciplinaire pour appréhender de manière globale et à différentes échelles le territoire du projet. Elle s'appuie sur les disciplines de l'urbanisme, l'architecture, la sociologie, l'économie, la démographie et la géographie enseignées à l'IUG dans son master « Sciences du Territoire », spécialité « projet urbain » et dans l'IUP Aménagement et Développement Territorial, spécialité « urbanisme », sur les compétences pluridisciplinaires, voire interdisciplinaires de chacun des membres de l'équipe (architectes-urbanistes, sociologue-urbaniste, économiste-urbaniste...). Elle utilise les savoirs fondamentaux de ces disciplines et les outils méthodologiques pour recueillir les données du territoire, les analyser et proposer des orientations en matière d'aménagement.

Cette démarche s'articule autour de temps forts du projet : observation et diagnostic, scénarios de transformation, orientations, et propositions. Elle s'appuie sur une confrontation permanente entre les différents modes d'analyse. Les résultats de l'analyse sont réexaminés lors de l'élaboration des scénarios puis lors de la formulation des premiers éléments de proposition et ce afin d'éviter une approche trop linéaire et causale des liens entre analyse et projet. Ainsi, concernant la thématique « *habiter les berges* », nos étudiants ont élaboré un diagnostic à partir :

- d'une lecture du grand paysage afin d'identifier les relations ville et rivière, de la confluence du Drac et de l'Isère à l'Île d'Amour : lectures hydrographique et topographique du territoire, lecture morphologique des quartiers contigus à la rivière, étude des espaces naturels, inventaires environnementaux,
- d'une analyse des risques et contraintes, des problèmes de traversée ou de remontée de la rivière et des dispositifs techniques de contrôle de la rivière,
- et d'une analyse des pratiques et des usages, en particulier les pratiques d'habitat, de loisirs, d'agriculture et de gestion agricole et d'appropriation des berges.

Ensuite, ils ont défini les scénarios et les orientations pour habiter ces berges. Puis, ils ont fait des propositions en terme d'habitat, de loisirs, d'économie et de circulation. Enfin, ils ont dû réfléchir à la manière de rendre compte du projet, et en particulier aux outils de représentation et de communication sur le projet.

Dans les ateliers, plusieurs équipes d'étudiants ont travaillé à différentes échelles et sur différentes thématiques : des équipes sur des thèmes à grande échelle (la mobilité, l'immobilité, le vert dans la ville, les grandes transformations territoriales, les loisirs, les activités économiques, l'habitat...), des équipes sur des secteurs en mutations ou à enjeux (l'Esplanade, l'Île Verte à Grenoble, les berges sur La Tronche ou à Saint Martin d'Hères).

Nous avons proposé aux étudiants de porter leur regard sur l'Isère et ses berges, plus particulièrement sur le tronçon de la rivière qui va du Parc de l'Isle d'Amour en amont jusqu'à la confluence avec le Drac en aval. Sur cette séquence, l'Isère traverse une série de territoires aux caractéristiques différenciées : plaine agricole structurée par les grandes cultures, le maraîchage et des allées boisées, parc de loisirs d'agglomération, campus universitaire, friches de la boucle des Sablons, secteur résidentiel de La Tronche, établissement hospitalier, quartier résidentiel de l'île Verte, anciens faubourgs ouvriers de la Grande Tronche et de Saint-Laurent, centre historique de Grenoble, Esplanade, zones artisanales et quartiers d'habitat de Saint-Martin le Vinoux. A plusieurs reprises, la rivière rencontre des infrastructures de première importance pour l'agglomération que ce soit l'autoroute Chambéry Grenoble, l'échangeur à l'entrée Est, l'autoroute rejoignant Lyon ou Valence à Grenoble, ainsi que la voie ferrée et plusieurs lignes de tramway. L'ensemble de ces infrastructures fait aujourd'hui l'objet de projets de requalification (création d'un boulevard urbain sur la commune de La Tronche, tunnel sous la Bastille, création d'un parc en lieu et place de l'échangeur).

Prendre le prétexte de travailler sur la place de la rivière dans la ville permettait donc de mettre en relation des projets qui portent sur des champs particuliers de la vie sociale et économique et sur des tissus urbains différents. L'objectif était aussi d'évaluer la manière dont ces projets traitent de la rivière, des rapports de l'habitat et des activités à l'eau. Il était aussi de voir la façon dont ils intègrent ou non les pratiques sociales qui ont pour objet la rivière et tiennent compte des rapports historiques que les territoires ont noué jusqu'à aujourd'hui avec l'Isère.

A chaque étape importante des ateliers (présentation du sujet, rendu de la phase de lecture du terrain, rendus intermédiaire et final des projets), nous avons fait appel aux élus et responsables des services techniques des communes partenaires. Dans le cadre de la proposition de travail sur les berges de l'Isère, la dimension interdisciplinaire a consisté à s'appuyer sur des professionnels : services techniques des communes partenaires, architectes et paysagistes du CAUE, sociologues et urbanistes de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, spécialistes de la rédaction des Plans de Prévention des Risques, urbanistes, hydrologues, géographes et écologues de l'Institut de Géographie Alpine.

Une discussion a été organisée avec la maîtrise d'ouvrage (Villes de Grenoble, de La Tronche, de Saint Martin d'Hères) et la maîtrise d'œuvre présente sur ce territoire. Placer les étudiants dans une relation de confrontation avec des élus qui acceptent d'expliquer leurs projets politiques et les difficultés rencontrées, nous a permis de faire appréhender par nos étudiants les changements dans les modes de faire et de gérer la ville et le territoire. Et aussi de leur faire mesurer les réalités du projet à grande échelle, avec ses points de blocage et ses lenteurs. Dans le cadre du master, en atelier à l'Institut et en alternance dans les structures publiques et privées de la région, nos étudiants comprennent pourquoi le projet n'est plus censé fournir des solutions accomplies, et comment il doit mettre en place un processus permanent de résolution de questions urbaines.

Notre recherche, « *réflexion sur les outils du projet à grande échelle* » se nourrit donc des travaux des étudiants portant sur « *Habiter les berges* », mais également de références scientifiques et professionnelles sur des projets de territoire. En présentant, dans un premier temps, la notion de projet et l'histoire du projet urbain, puis, dans un deuxième temps, les analyses typo-morphologique, paysagère, sociale et des mobilités, et enfin la démarche actuelle du projet, sa pratique par l'urbaniste et son enseignement, elle contribue à montrer ce qu'est la démarche contemporaine de projet à grande échelle.

CHAPITRE UN : NOTIONS DE PROJET

1. DU PROJET URBAIN AU PROJET DE GRANDE ECHELLE : ESSAI DE DEFINITIONS

Dans leur ouvrage, qui est devenu un manuel recommandé aux étudiants dans tous les Instituts d'urbanisme et dans toutes les Ecoles d'architecture qui dispensent un enseignement de composition urbaine, David Mangin et Philippe Panerai ne donnent jamais une définition du projet urbain, alors qu'il constitue pourtant l'objet même de leur livre. Après avoir expliqué comment, en réaction aux excès du Mouvement Moderne, à la fin des années 1960 en Italie, au début des années 1980 en France, s'est développé un regain d'intérêt pour les formes urbaines, ils expliquent que le projet urbain est une « *revendication* », qui a cherché à redéfinir les rapports entre l'édifice et la ville, entre une architecture débarrassée de ses obsessions formalistes et un urbanisme délivré de ses pesanteurs bureaucratiques¹³. Ils passent par la suite en revue les techniques sur lesquelles doit s'appuyer la démarche de projet urbain, mettant l'accent sur l'importance du tracé des voies et espaces publics d'une part, du découpage foncier de l'autre.

Après avoir terminé ce livre, le lecteur sait ce que n'est pas le projet urbain, il comprend qu'il se distingue d'une part de la pratique des architectes modernes qui ont conçu des ensembles immobiliers en dehors de toute prise en compte du contexte territorial, d'autre part des techniques de zonage, à partir desquelles a été élaborée la plupart des plans d'urbanisme, appelés d'ailleurs dans les années 1970-1980, Plans d'occupation des sols. La définition du projet urbain, proposée par David Mangin et Philippe Panerai, reste dans l'implicite et c'est sans doute ce qui a fait son succès auprès de différentes catégories d'acteurs (élus locaux, professionnels des agences d'urbanisme ou de l'administration communale, aménageurs des sociétés d'économie mixte, architectes). Chacun de ses acteurs peut en effet lui attribuer le contenu qui lui convient. Ainsi les élus en ont fait une déclinaison particulière de ce qu'ils ont l'habitude de manier, à savoir le projet politique, qu'ils construisent, lorsqu'ils se présentent devant leur électeur. Les aménageurs y ont vu une nouvelle terminologie employée pour décrire les activités de programmation, qui sont à la base de leur métier. Les urbanistes ont considéré qu'il y avait dans cette nouvelle démarche une confirmation de l'importance des analyses et études préalables. Et les architectes se sont sentis confortés dans leur capacité à pratiquer le projet que ce soit pour la réalisation d'un simple édifice, pour l'aménagement d'un quartier, voire pour l'élaboration de scénarios de transformation à l'échelle du grand territoire.

Mais l'adoption d'une définition implicite n'est pas sans poser problème. Elle est source de quiproquos et peut dans certains cas devenir un paravent derrière lequel se cache une attitude qui vise à reproduire à l'identique des pratiques et des savoir-faire anciens. Il apparaît donc nécessaire de revenir sur la notion de projet, de voir les relations qu'elle entretient avec des notions qui lui sont proches, celles de plan et de programme et de comprendre comment elle se décline aux échelles différentes que sont l'édifice, l'îlot, le quartier ou le grand territoire.

1.1. Le projet, une référence obligée des activités humaines dans les sociétés contemporaines

Dans les sociétés contemporaines, de très nombreuses activités humaines trouvent leur justification sur la base de projets. Ainsi, les étudiants sont invités à construire un projet personnel de formation ; enseignants et chef d'établissement, notamment lorsqu'ils

¹³ MANGIN D., PANERAI Ph., *Projet urbain*, Marseille, Editions Parenthèses, 2003, p 19.

interviennent dans des quartiers difficiles, sont incités par le gouvernement à mettre sur pied un projet pédagogique ; patrons et salariés cherchent à rapprocher leurs points de vue dans le cadre d'un projet d'entreprise ; maires et élus locaux tentent de se concilier les grâces de leurs électeurs en mettant en avant un projet politique ou un projet de mandat ; les chargés de développement économique, en association avec les principaux acteurs publics (collectivités locales) et privés (entrepreneurs, organisations professionnelles), se proposent d'identifier les objectifs communs qui peuvent être à la base d'un projet de territoire ; les subventions aux associations sont distribuées par les collectivités publiques en échange de la présentation d'un projet collectif. Pendant longtemps cantonné dans le champ du management des entreprises, le projet apparaît de plus en plus comme une valeur positive à laquelle se réfèrent les individus dans leurs pratiques quotidiennes. Pour expliquer cette référence de plus en plus généralisée au projet, les sociologues Luc Boltanski et Eve Chiapello, qui s'intéressent de longue date aux registres de légitimation des pratiques sociales, parlent d'une « *cité par projet* », qui caractériserait le nouvel esprit d'un capitalisme post-industriel, qui accorde de plus en plus d'importance à la flexibilité et à la mobilité¹⁴. Aux cités domestique, marchande, industrielle, qui servaient jusque-là de justification des conduites individuelles, s'ajoute désormais un nouveau registre, qui constitue une invitation faite à l'individu de construire des relations, de se mettre en réseau, pour mieux atteindre des objectifs qu'il s'est fixés a priori. Dans une société de plus en plus mobile, où les acquis économiques et sociaux sont sans cesse remis en cause, la construction de projet apparaît en sorte comme une garantie pour l'avenir. Le projet est en effet indissociable de la construction de relations qui permettent à tout individu de bénéficier d'un minimum de solidarité de la part des personnes avec il est au préalable entré en connexion.

Dans son acception courante, celle-là même qui est reprise par de nombreux chercheurs, sans qu'ils jugent nécessaire d'en préciser le contenu, la notion de projet renvoie à des définitions diverses et parfois contradictoires. Derrière la « *galaxie* » des projets¹⁵, que nous sommes invités à rejoindre à chaque instant de notre vie quotidienne, l'on peut dégager quelques traits communs à toutes les définitions, implicites et explicites, de la notion de projet. Le projet est fondé sur l'intention. Il témoigne d'une capacité du sujet à comprendre le monde qui l'entoure, à évaluer les contraintes qui s'imposent à lui, à mobiliser les ressources dont il dispose pour changer la situation dans laquelle il se trouve. S'engager dans un projet, c'est être en mesure de construire une stratégie, d'agir en s'appuyant sur une réflexion préalable, et par conséquent d'accéder au statut d'acteur (par opposition à celui d'agent). Les conduites de projet s'opposent ainsi aux actions mécaniques qui consistent à reproduire un monde existant en l'état. Elles visent au changement plus qu'à la conservation. Cette conception du projet découle directement de la Philosophie des Lumières, selon laquelle c'est l'homme qui fait l'histoire. Le projet est en lien direct avec l'idée de progrès et « *témoigne d'une capacité de l'homme à faire l'histoire et, à travers elle, de son profond désir de se réaliser lui-même en devenant créateur* »¹⁶.

Le projet est invention. S'apparentant à une activité de création et non de reproduction, il suppose une capacité d'anticipation des évolutions à venir, une capacité à se projeter dans l'avenir et peut entretenir des liens avec l'utopie. Celui qui est capable de construire des projets est en effet en mesure de s'abstraire des pesanteurs de la réalité dans laquelle il se trouve. Mais le projet est une forme particulière de création, qui se distingue des autres formes que sont l'intuition, l'improvisation ou le bricolage. L'intuition ou l'improvisation renvoient à des

¹⁴ BOLTANSKI L., CHIAPELLO E., *Le nouvel esprit du capitalisme* , Paris, Gallimard, 1999.

¹⁵ Le terme est emprunté à J.P. BOUTINET dans « A propos du projet de paysage, repères anthropologiques », *Les Carnets du paysage* , 2001, N°7, pp 65-83.

¹⁶ BOUTINET J.P., *Anthropologie du projet* , Paris, PUF, 1993, p. 27.

activités strictement individuelles de création, alors que le projet peut être construit à plusieurs dans le cadre d'une agence, d'une entreprise ou d'un collectif. Et à la différence du bricolage qui s'appuie, pour l'essentiel, sur la répétition de gestes appris par imitation, le projet peut mobiliser des modes de raisonnement logiques, empruntés à la science.

Le projet acquiert une dimension de plus en plus collective. Mêmes les projets artistiques – l'on peut évoquer à ce propos le montage d'un spectacle de danse, de musique ou de théâtre, la réalisation de films, voire les installations qui s'imposent dans le champ des arts plastiques – s'apparentent de plus en plus à des aventures collectives. S'engager dans un projet, c'est, comme le note Luc Boltanski et Eve Chiapello, s'insérer dans un réseau. Construire un projet implique en effet de mettre en place « *une structure organisationnelle permettant de gérer des compétences multiples autour d'un objectif partagé à construire* »¹⁷.

Evoquer ces traits communs aux différentes définitions de la notion de projet conduit inévitablement à relever la contradiction qui existe entre le fait que le projet relève d'une activité de création, par nature individuelle, car fondée sur l'intention et l'intuition, et le caractère collectif qu'il faut mettre en place pour arriver à élaborer et mettre en œuvre les projets. La généralisation des démarches de projet dans de nombreux champs de l'activité humaine n'a pas contribué à clarifier le contenu de cette notion qui est employée indifféremment avec les termes de stratégie ou de programme d'action. Dans le champ de l'architecture, la référence au projet est chose ancienne, puisqu'elle remonte à la Renaissance, et est devenue un signe qui permet de distinguer la pratique architecturale de celle des autres disciplines qui interviennent elles aussi sur l'espace. Est-ce pour autant que le projet se voit assigner un contenu plus précis ?

1. 2. Le projet, fondement de la pratique et du savoir des architectes

Jean-Pierre BOUTINET fait remonter l'usage du projet à la Renaissance. C'est en effet à cette époque que le métier d'architecte commence à se différencier de ceux de sculpteur et de charpentier et que sont publiés les premiers traités d'architecture, parmi lesquels le plus célèbre est sans conteste celui de Leon Battista Alberti. Ce qui légitime le métier naissant d'architecte, c'est la capacité de ceux qui le pratiquent de proposer une idée de la chose à réaliser avant même sa réalisation. « *En dissociant le projet de sa réalisation, Brunelleschi, en même temps qu'il organise une division technique et sociale du travail, spécifie le projet comme le premier acte caractéristique de toute création architecturale* »¹⁸. Les architectes concentrent leur action sur la conception, alors que les autres artisans interviennent sur le chantier. Le projet passe par le dessin, plus particulièrement par la production de plans, plus ou moins précis, selon l'étape du processus de conception. Le plan, côté en deux dimensions (plan horizontal et élévation), permet d'avoir une idée précise de l'objet à réaliser, il est une sorte de modèle qu'il s'agit de suivre pas à pas tout au long du chantier. Le projet se distingue donc de l'objet par son caractère abstrait, par opposition à la réalité matérielle, il est une image. Il est par ailleurs un moyen de figurer une situation que l'on souhaite atteindre et est synonyme de dessein ou de résolution. Il est enfin une étape dans un processus de réalisation, il est un premier état, un travail en cours, une préparation, une ébauche, une esquisse. Le projet apparaît en quelque sorte comme un moyen de rationaliser l'imagination créatrice, en lui assignant un but précis, qui est celui de réaliser un édifice ou d'aménager une place ou un jardin.

¹⁷ POUSSIN F., « Repères pour un débat », *Les Carnets du paysage*, 2001, N°7, pp 59-63.

¹⁸ BOUTINET J.P., *Anthropologie du projet*, op. cité, p. 26.

Dès les premiers pas du métier d'architecte, tout est pratiquement dit du projet architectural, qui est indissolublement lié à l'existence d'un plan (dessiné), qui sert de guide à la réalisation. Rares sont par la suite les tentatives qui visent à fixer un contenu plus précis au projet. Plus nombreuses seront celles qui s'attachent à transmettre aux étudiants une connaissance des outils appropriés pour mener à bien un projet. La réflexion passe insensiblement des tentatives de définir le projet aux réflexions sur les représentations du projet. Jean-Pierre Durand, responsable du cours d'architecture de 1^{ère} année à l'École d'Architecture de Grenoble, publie, il y a quelques années, un ouvrage¹⁹ dans lequel il synthétise les bases de son enseignement. Après avoir affirmé, dès le préambule, que « *la démarche de projet est irrémédiablement associée à la capacité de représenter* » et qu'elle est un préalable à toute volonté d'organiser l'espace, les volumes, les formes, les matériaux, il décrit et associe une fonction particulière aux différents types de dessin, produits tout au long du processus de conception du projet. Le dessin intervient en effet dès la phase d'analyse du contexte dans lequel se localisera la construction. Le relevé, qui a une fonction de description, permet de figurer la géométrie du sol et les orientations d'une part, de rendre compte de manière sensible du « *génie du lieu* ». L'esquisse, sur la base des informations recueillies lors du relevé, constitue le moyen d'explorer les formes possibles, elle se fait à mains libres et apparaît comme le moment privilégié de la conception, le moment où se stabilisent des idées, des principes, des concepts. L'avant-projet et le projet définitif visent quant à eux à proposer une série de normes qui doivent servir de guide à la réalisation. Ils établissent des mesures, des proportions (le plan est alors coté), qui sont communiquées aux personnes en charge du chantier. Un parallèle peut être établi entre les propos contemporains de Jean-Pierre Durand et le contenu du *Trattato d'architettura*, écrit cinq siècles plus tôt par Antonio Averlino, dit Il Filarete. Ce dernier propose une véritable théorie de la conception architecturale et urbanistique (il s'intéresse en effet à la formation des plans de ville), dans laquelle il dresse une typologie des dessins à réaliser selon l'étape du développement du projet. Il distingue ainsi *disegno rilevato*, *disegno in digrosso*, *disegno lineato* et *disegno proporzionato*²⁰.

Les architectes, quelle que soit l'époque de leurs interventions, ne s'intéressent guère à fixer une définition du projet. Ils ne sont pas à la recherche de concepts qui pourraient les aider à établir un raisonnement scientifique de type déductif et logique. Ils cherchent plutôt à bâtir les outils qui leur permettent d'améliorer leur savoir-faire. Dans leurs propos ou leurs écrits, se dessine en creux une conception du projet, fondée sur une succession de sous-entendus. La démarche de conception sous-jacente au projet relève de ce que les architectes ont pris l'habitude d'appeler la maîtrise d'œuvre et renvoie à l'existence d'un auteur du projet. Le maître d'œuvre répond en effet à une commande qui lui est proposée par un maître d'ouvrage qui, au préalable, a synthétisé ses intentions dans le cadre d'un programme. Le projet architectural est donc élaboré à l'intérieur des murs d'un atelier sous la houlette d'un chef d'agence. La distinction entre plan-masse et plans d'exécution a, pendant longtemps, retranscrit la division des rôles qui existait au sein des agences entre l'architecte et ses collaborateurs. Le projet ne fait pas l'objet, au cours de son élaboration, de négociations avec d'autres intervenants. C'est seulement après avoir été communiqué sous forme de projet définitif, qu'il peut faire l'objet d'adaptations éventuelles en fonction des contraintes nouvelles, qui peuvent émerger tout au long du chantier. Enfin le projet est lié à une volonté de transformation du contexte préexistant, volonté qui se traduit généralement par des constructions.

¹⁹ DURAND J.P., *La représentation du projet*, Paris, Editions de la Villette, 2003, p. 5.

²⁰ Cité par SODERSTROM O., *Des images pour agir. Le visuel en urbanisme*, Editions Payot Lausanne, 2000.

Fort de leur pratique du projet et de leur savoir-faire en la matière, les architectes, qu'au début des années 1980, reviennent investir le champ de la ville, champ sur lequel régnaient en maîtres, depuis une vingtaine d'année, les équipes pluridisciplinaires dirigées par des ingénieurs, appartenant le plus souvent au Corps des Ponts-et-Chaussées.

1.3. Le projet urbain, une alternative au plan d'urbanisme

La naissance des démarches de projet urbain en France est indissociable liée de la critique de l'urbanisme moderne, qui proclame l'autonomie de la voirie par rapport au bâti : dans *La Charte d'Athènes*, Le Corbusier préconise, par exemple, d'interdire l'alignement des constructions le long des voies de communication²¹. Le lancement de grandes opérations, au gré des opportunités foncières qui s'ouvrent le plus souvent en périphérie, aboutit à réaliser des quartiers, pensés comme des isolats, car dotés de tous les équipements et services nécessaires à la population. Les architectes voient leur rôle confiné à la conception et à la réalisation d'édifices et perdent progressivement leur savoir-faire en matière de constitution des tissus urbains. Le plan d'urbanisme est réduit à sa plus simple expression : il régleme l'usage des sols d'une part, il répartit les densités de constructions entre les zones urbaines directement constructibles et les zones d'urbanisation future d'autre part.

Les fondateurs du courant du projet urbain, qui sont extrêmement critiques à l'égard de la pratique de la planification urbaine qui prévaut en France jusqu'au début des années 1980, appellent de leurs vœux la reconstruction d'une discipline, qui redéfinit les rapports entre les édifices et la ville, qui repensent les relations entre architecture et urbanisme. Cette volonté de construire une nouvelle approche, qui prend la dénomination de projet urbain, s'appuie à la fois sur la tradition d'analyse urbaine développée dans les écoles italiennes d'architecture depuis la fin des années 1950 et sur l'expérience d'aménagement des espaces publics, conduite, vingt années plus tard, dans l'Espagne post-franquiste, par la nouvelle municipalité de Barcelone. Des travaux de Saverio Muratori, Gianfranco Caniggia et Carlo Aymonino, auteurs dont aucun livre n'a été traduit et édité en français²², Philippe Panerai et les personnes qui l'entourent à l'Ecole d'Architecture de Versailles retiennent une méthode d'analyse des formes urbaines, fondée sur les notions de croissance, de morphologie et de typologie. De l'expérience conduite, dans la capitale de la Catalogne, par les étudiants de Manuel de Solà-Morales, au premier rang desquels Oriol Bohigas, qui accède en 1978 à la direction de l'urbanisme de la Ville de Barcelone, Philippe Panerai retient la primauté accordée à la requalification de l'espace public dans la restructuration des tissus urbains, notamment ceux des quartiers périphériques.

Impliqués dans de nombreuses recherches, comme dans des projets de requalification des entrées de ville ou de renouvellement de quartiers d'habitat social, Philippe Panerai et David Mangin publient en 1999, sur la base d'un rapport sur *l'économie raisonnée des tracés urbains*²³, un manuel²⁴, dans lequel ils fournissent les éléments d'une technique du projet urbain.

²¹ LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, Paris, Editions de Minuit, 1957, p. 51.

²² Il faut cependant noter l'initiative de l'Institut Supérieur d'Architecture Saint Luc, qui a traduit en 1994 et publié, sous forme d'un rapport broché, le livre de G. CANIGGIA, intitulé *Lecture de Florence*.

²³ *Les temps de la ville. L'économie raisonnée des tracés urbains*, Laboratoire de recherches Histoire Architecturale et Urbaine, Ecole d'Architecture de Versailles, 1988.

²⁴ MANGIN D, PANERAI Ph., *Projet urbain*, op. cité.

Ces deux architectes partent d'un postulat : la nécessité d'inverser la tendance majoritaire de l'enseignement de l'architecture qui est de penser la ville à partir du bâtiment. Ils expriment ainsi une critique du Mouvement Moderne et se situent dans la continuité des idées exprimées par Aldo Rossi dans son livre, dont le titre, *L'architecture de la ville* sonne comme un manifeste. Si ce sont les hommes qui créent les formes urbaines, celles-ci s'imposent aux générations suivantes : « *Le bâti ou plus largement les formes urbaines incluent des tracés, des découpages, des dispositions matérielles, construites, inscrites sur le sol qui conditionnent les capacités de développement et de renouvellement des activités sur un territoire. Inscrites dans une longue durée, ces formes échappent rapidement aux conditions de leur création, de produits, elles deviennent contraintes voire causes* »²⁵. Une telle prise de position autorise à traiter des formes urbaines comme d'une réalité autonome et justifie une nouvelle approche de l'urbanisme.

Le projet urbain n'est pas un « *projet d'édification* », mais « *visé à créer les conditions de l'édification et de la gestion du bâti* »²⁶. Il doit « *offrir un cadre à grande échelle à la production de logements en limitant aux espaces publics et aux infrastructures la part des investissements publics* »²⁷ et est fondé sur un consensus quant au rôle déterminant du tracé des voies et espaces publics d'une part, du découpage des sols (lotissement) de l'autre dans la fabrication des tissus urbains.

Précisément, parce qu'il relève de la longue durée, l'espace public est le garant d'une permanence de la ville. Le tracé des voies et des places répond à une série d'exigences qui ont déjà été mises en lumière par l'expérience haussmannienne fondatrice :

il permet une nette séparation des espaces publics et privés, les transformations de l'espace public doivent en effet être possibles indépendamment de celles qui concernent l'espace privé ;

il garantit une bonne irrigation du territoire et une desserte de nature équivalente pour tous les îlots ;

il favorise la mise en place d'un système hiérarchisé dans lequel chaque élément (rue, avenue, boulevard...) est l'objet d'un traitement approprié.

Le découpage du sol doit répondre à l'objectif de créer des îlots et des parcelles. L'îlot ou le lot constituent des unités opératoires permettant l'intervention des promoteurs-constructeurs. Leurs dimensions sont fonction de la nature des programmes que l'on souhaite accueillir : individuel, individuel groupé, collectif. La parcelle est une simple unité d'usage individuel. Un bon découpage foncier garantit les possibilités de mutations des tissus urbains qui se sont toujours faites au cours de l'histoire de manière incrémentale par une succession d'actions individuelles.

Le projet urbain implique aussi une réflexion sur les règles d'implantation des constructions : en la matière, il convient de s'inspirer des travaux de recherche sur les typologies bâties menés depuis les années 1960 en Italie, puis en France, dans le cadre des atlas urbains.

Les propositions de David Mangin et Philippe Panerai, si elles s'appuient sur les méthodes de tracés propres à l'expérience haussmannienne, ne visent pas pour autant à les reproduire à la lettre. L'objectif explicitement développé est de proposer un cadre qui permette que les

²⁵ MANGIN D, PANERAI Ph., *Projet urbain*, op. cité, p.8.

²⁶ *Projet urbain*, op. cité, p.23.

²⁷ *Projet urbain*, op. cité, p.11.

typologies bâties contemporaines (notamment celles qui sont le produit des idées du Mouvement Moderne) puissent progressivement donner naissance à un véritable tissu urbain. Ces deux auteurs se placent dans la continuité des réflexions de ce qu'ils appellent le « *courant italien* » : ils cherchent à mener de pair analyse de la ville ancienne et relecture de la modernité.

Au début des années 1980, les thèses défendues par les architectes français à propos du projet urbain trouvent une oreille attentive auprès des maires de grandes villes. Ces élus dressent eux aussi un bilan mitigé de l'expérience de planification urbaine consécutive à l'approbation en 1967 de la *loi d'orientation foncière*. Les Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme sont peu nombreux à avoir été adoptés et leurs prévisions de croissance sont démenties dès les premières manifestations de la crise consécutive au choc pétrolier de 1975. Les Plans d'occupation des sols ont pour l'essentiel servi à assurer une protection des espaces forestiers et agricoles, mais n'ont pas permis d'encadrer les grandes opérations d'urbanisme, conduites de manière dérogatoire dans le cadre des Zones d'aménagement concerté. La planification apparaît aux yeux de bon nombre d'élus locaux comme un exercice théorique, comme une réponse à la demande des administrations d'Etat, dont ils ne voient pas les impacts sur le déroulement des processus d'urbanisation. Le projet urbain, mené à l'échelle d'un secteur ou d'un quartier, en lien direct avec les aménageurs, les promoteurs ou les investisseurs, leur apparaît comme un cadre renouvelé de concertation avec les acteurs locaux et les habitants.

Dès son apparition dans le langage urbanistique, l'emploi du terme de projet urbain est source d'un véritable quiproquo entre les acteurs qui l'emploient. Une partie des architectes et des urbanistes, notamment ceux qui ont une proximité avec les recherches conduites dans les écoles d'architecture, considère que le projet urbain doit prendre appui sur une série de références théoriques, et faire de l'aménagement des espaces publics et du découpage foncier les moyens privilégiés pour donner de la cohérence à un processus d'urbanisation de plus en plus soumis aux contraintes des marchés fonciers et immobiliers. Les autres professionnels de l'aménagement et les élus le voient comme un dispositif de conduite des grandes opérations d'urbanisme, un dispositif renouvelé, car il laisse une place plus grande à la négociation. Au fur et à mesure que se crée une distance entre réflexion théorique et pratique opérationnelle, le projet urbain, devient une notion, à l'image de celle plus générale de projet, de plus en plus fourre-tout qui recouvre d'une apparence de nouveauté les démarches d'aménagement, quelque peu standardisées, des sociétés d'économie mixte parties prenantes du réseau de la Caisse des Dépôts et Consignations.

La volonté de voir dans le projet urbain une alternative au plan d'urbanisme est plus forte en France que dans les autres pays européens. Cette spécificité française s'explique en partie au moins par les conflits de légitimité qui opposent les différentes catégories de professionnels (principalement architectes et ingénieurs, plus secondairement géomètres, géographes ou urbanistes) qui s'intéressent à l'organisation de l'espace. Dans les autres pays, depuis sa naissance à la fin du 19^{ème} siècle, l'urbanisme est de la responsabilité d'une profession, qu'il s'agisse des *planners* en Grande-Bretagne, des ingénieurs en Allemagne et en Suisse, des architectes, dont il faut signaler qu'ils reçoivent une formation complémentaire d'urbanisme, en Espagne et en Italie. Les démarches de projet, conduites à grande échelle, sur une *area vasta*²⁸, apparaissent comme un moyen de relancer la planification territoriale.

²⁸ Le terme italien d'aire vaste fait référence à un territoire plus vaste que celui de la commune, dont le périmètre peut correspondre à un découpage institutionnel (province par exemple), fonctionnel (agglomération ou région urbaine), voire à l'aire d'influence d'un grand projet d'infrastructure (aéroport, ligne de train à grande vitesse, autoroute...).

1.4. Le projet à grande échelle ou comment réintroduire le projet dans le plan

C'est sans conteste en Italie que la réflexion est la plus poussée pour faire du plan, qu'il s'agisse du plan d'urbanisme ou du plan territorial, un outil privilégié pour traiter dans le même cadre du développement et du renouvellement urbain, de l'organisation des déplacements et des localisations résidentielles, de la mise en valeur des espaces naturels et de la requalification du patrimoine. Au début des années 1980, certaines régions italiennes ont vu, à l'image de ce qui s'est passé en France, se développer une critique radicale de la planification territoriale. C'est à Milan et en Lombardie que cette critique est la plus vive : en partant du constat qu'une planification normative aboutit à des dessins peu ou non suivis de réalisations et que ces plans appellent une intervention publique sans cesse accrue qui n'est compatible ni avec la crise économique, ni avec la conception de la « *société arrivée à maturité* » de la gauche réformatrice, l'assesseur à l'urbanisme de la municipalité de Milan conclut qu'il n'est plus possible de réaliser un plan contre le marché. Pour s'adapter au mieux aux évolutions conjoncturelles, il convient de dépasser les modalités traditionnelles de planification, fondées sur une succession de phases découlant les unes des autres et de substituer la démarche de projet à celle du plan. « *Au processus traditionnel synthétisable dans le passage de la planification générale à la programmation opérationnelle, puis au projet de construction, à l'identification des acteurs préposés à la réalisation et à la gestion de ce qui est réalisé, il convient de préférer un moment unique, celui du projet complexe, organisé bien entendu par étape de mise en œuvre. Le projet couvre tout, de la définition des objectifs, au choix des entreprises susceptibles d'investir, à l'établissement des étapes d'intervention, aux conséquences territoriales de la mise en œuvre* »²⁹. Cette prise de position d'un élu de gauche, excessivement optimiste quant à la capacité du projet de renouveler la pratique de l'urbanisme, est reprise par les majorités de centre-droite, qui gouvernent la Ville de Milan et la Région Lombardie à partir du début des années 1980. Impliqués dans l'élaboration et dans la mise en œuvre de grands projets de requalification des *aree dismesse*³⁰, ces deux collectivités territoriales abandonnent toute idée de révision de leur plan territorial – la dernière révision du Plan régulateur général de Milan date de 1976 – et se contentent d'adopter des documents d'encadrement qui cherchent à établir des liens entre programmation des infrastructures de déplacements et grands projets urbains. Cette approche, qualifiée par Bernardo Secchi de monitoring, est critiquée par de nombreux urbanistes italiens, que ceux-ci se retrouvent dans le courant de l'urbanisme réformatrice (courant partisan d'une intervention publique soutenue) ou soient à la recherche de nouvelles formes de planification, plus ouvertes à une coopération entre acteurs publics et privés.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica, sorte de club de réflexion qui regroupe à la fois les professionnels de l'urbanisme et des universitaires, prend position, dès la fin des années 1980, pour un renouveau de la planification territoriale et anime un débat sur les contenus et les méthodes. Bernardo Secchi et ses collaborateurs jouent un rôle d'importance dans cette réflexion et sont à la recherche de nouvelles articulations entre le plan et le projet. La ville diffuse (*città diffusa*), qui se caractérise par une fragmentation des tissus urbains, implique la mise au point d'interventions visant à réintroduire des cohérences. Bernardo Secchi appelle de ses vœux la mise au point d'un projet de ville (*progetto di città*), qui constitue à la fois un cadre

²⁹ OLIVA F. « Un nuovo piano per Milano : il documento direttore », *Un secolo di urbanistica a Milano*, Milan, CLUP, 1986 .

³⁰ Le terme d'*aree dismesse* a comme équivalent *brown fields* en anglais. Il désigne des zones à la fois concernées par des friches (industrielles, ferroviaires, portuaires) et occupées par des activités appelées à se transformer ou se relocaliser.

global d'analyse d'une réalité territoriale à un moment donné et un lieu de mise en cohérence des politiques³¹. Cette définition est voisine de celle qui est retenue par une municipalité de la banlieue grenobloise, la Ville d'Echirolles, qui parle, à propos d'un document préparatoire à son Plan local d'urbanisme, d'un « *projet de ville* », dont l'objectif est la mise en cohérence sur le territoire communal des volets économiques, sociaux et culturels, de la politique municipale³².

Dans une telle acception, la démarche de projet s'applique à la fois à la phase d'analyse et de diagnostic et à celle de formulation des objectifs et des choix, elle précède donc la formation du plan. Le projet est souvent associé à l'idée de prévision et de prospective, lorsqu'il est considéré comme le moyen de fixer l'image d'une situation que l'on souhaite atteindre. Cette conception, dont il faut souligner qu'elle est la plus courante, renvoie à l'étymologie latine de *projectum* qui signifie « jeter en avant ». Le mot « projet » a signifié pendant longtemps « quelque chose qui vient avant que le reste ne soit fait », ce qui rend compte d'une certaine manière de la fonction d'anticipation des démarches de projet. Lorsqu'ils parlent, d'une manière un peu provocante, de projet d'analyse, les urbanistes renvoient à une autre étymologie de ce mot. En grec, *proairesis* signifie une prise de distance par rapport à une réalité. Et cette prise de distance vise moins à se détacher de la réalité qu'à la cueillir à nouveau, à la recueillir, à rassembler les éléments qui la composent afin de saisir une unité derrière l'apparence de fragmentation³³. L'analyse, qui peut être définie comme une action de décomposition des éléments qui compose une réalité de manière à en faciliter la compréhension – on parle à ce propos de catégories d'analyse – renvoie à l'idée d'un état des lieux ou d'un constat. A cette notion, il convient sans doute de préférer l'idée d'une lecture du territoire, c'est-à-dire d'une démarche qui cherche à interpréter une réalité à partir de points de vue particuliers.

Les images de la ville contemporaine, qui sont reprises dans les grands médias, sont celles de la tache d'huile, de la fragmentation, de la ségrégation, du mitage de l'espace, de l'absence de limites, de l'archipel... Les éléments qui composent cette ville apparaissent sans lien les uns avec les autres, les mécanismes qui la produisent semblent mal coordonnés et les acteurs hésitent sur les voies à suivre pour mieux maîtriser l'urbanisation. Aussi longtemps qu'il en reste à cette célébration des désordres et des ruptures, l'observateur peut parler de réalités particulières, mais n'est pas en mesure de tenir un propos général sur la ville et le professionnel apparaît dépourvu de moyen pour agir. La lecture du territoire est une construction qui vise à composer des éléments divers sur la base de figures représentatives que l'on se donne a priori. Les figures de *città diffusa* et de *città frattale*, mises au point respectivement par Francesco Indovina³⁴ et Bernardo Secchi³⁵, peuvent nous aider à comprendre les raisons de la dispersion contemporaine de l'urbanisation. La ville diffuse s'est en effet construite sur la base d'une armature rurale préexistante (composée d'un réseau de routes et de chemins d'une part, des pôles que sont les bourgs et les villages de l'autre) qui s'est progressivement remplie de constructions de nature diverse. Mais cette ville diffuse est aussi une ville fractale car elle est composée des fragments, que sont l'ancien village rue, le lotissement résidentiel, le *mall* commercial, le parc d'activités économiques... Ces fragments sont organisés sur la base d'une logique qui est leur est propre, mais ne sont pas connectés.

³¹ SECCHI B., *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Editions Parenthèses, 2005.

³² Cf. le chapitre 1 de NOVARINA G. (sous la direction de), *Villes européennes en projet*, Fondation Braillard Architectes, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Plan Urbanisme Construction et Architecture, 2007.

³³ Sur cette double acception du terme, Cf. CACCIARI M., « Progetto tra passato e futuro », *Parametro*, 2003, N°246-247, cité par GASPARRINI C. dans « Mestieri e misteri del progetto urbano », *Urbanistica*, 2005, N°126, p 12.

³⁴ INDOVINA F. (sous la direction de), *La città diffusa*, Venise, DAESt, 1990.

³⁵ SECCHI B., *Première leçon d'urbanisme*, op. cité.

Le constat de la fragmentation amène immédiatement l'idée d'une recomposition des tissus, recomposition dont l'objectif est de redonner de la cohérence et de l'unité au territoire et à son image urbaine.

La formulation de concepts est d'un appui certain pour interpréter les processus globaux d'urbanisation dans la société contemporaine, mais elle ne suffit pas à elle seule à établir la lecture d'un territoire particulier. A la différence des architectes qui privilégient souvent une approche sensible et donc subjective du lieu dans lequel ils insèrent leurs constructions, les urbanistes s'appuient sur une tradition scientifique plus établie, qui est celle de l'analyse typomorphologique. A l'occasion des études préalables des plans (Prato, Bergamo, Brescia) dont il est en charge, Bernardo Secchi préconise de lire le territoire à partir d'une cartographie des différents systèmes qui le structurent, proposant ainsi une sorte d'élargissement de la méthode des cartes thématiques (viaire, parcellaire, bâti) propre à l'analyse typomorphologique. A Bergamo, par exemple, il identifie quatre systèmes : les systèmes de la mobilité, de la centralité, du vert, de la résidence et des activités productives³⁶.

Figure 1 : Bergamo. Systèmes territoriaux. B. Secchi et P. Viganò

La production de ces cartes n'est pas suffisante à l'interprétation, encore faut-il être en mesure de produire des images, qui sont capables de rassembler les imaginaires et les points de vue des acteurs et des porteurs d'intérêts. Toujours en ce qui concerne Bergamo, Paola Viganò explique que les différents usages du territoire peuvent être interprétés à la lecture de quatre images, qui peuvent servir de points de départ à la construction de projets alternatifs³⁷.

Figure 2 : Bergamo. Images B. Secchi et P. Viganò

La production de dessins, qui ne doivent pas perdre toute relation avec la forme du territoire, constitue un moyen privilégié de mettre en perspective des manières différentes de vivre le territoire.

Le projet intervient donc en amont de l'élaboration du plan, à la fois comme moyen d'investigation et d'interprétation. Il intervient aussi à l'aval et peut même devenir un des débouchés (parfois avec une valeur réglementaire) du plan. Les débouchés habituels du plan sont – cela a par exemple été rappelé par la loi *Solidarité et renouvellement urbain*, approuvé le 13 décembre 2000 – sont à la fois des orientations et des prescriptions. Les orientations, qu'elles aient un caractère général ou particulier, se présentent comme une liste d'actions, parfois accompagnées de schémas ou de croquis. Dans certains Plans locaux d'urbanisme récents, comme celui d'Echirolles approuvé en 2006, ces orientations particulières portent sur la mise en place d'un réseau hiérarchisé de voies publiques, réseau qui est aussi pensé comme le moyen de guider à la fois les formes urbaines et les usages qui en découlent.

Figure 3 : Echirolles. Cartes orientations particulières. PLU. Y Sauvage.

Les orientations et leur traduction réglementaire visent à encadrer les demandes de construction, le plus souvent ponctuelles, émanant soit de particuliers, soit d'investisseurs immobiliers. Le plan d'urbanisme peut par ailleurs être l'occasion de faire émerger des projets

³⁶ SECCHI B., « La costruzione del piano », COMUNE DI BERGAMO « Il progetto del nuovo piano regolatore generale », *Urbanistica Quaderni*, 2000, N°27, pp 14-23.

³⁷ VIGANO P., « Forme progettuali, tipi di rappresentazione », COMUNE DI BERGAMO « Il progetto del nuovo piano regolatore generale », pp «34-43.

urbains (donc portant sur un territoire restreint) qui, par leur importance, vont avoir un effet de transformation sur l'ensemble du territoire communal voire intercommunal.

Le plan territorial peut se contenter d'indiquer les sites destinés à accueillir ces grands projets que ceux-ci portent sur le développement de nouvelles zones à urbaniser ou sur la requalification des tissus urbains existants. Ainsi le Schéma directeur Lyon 2010, approuvé au début des années 1980, identifie des « *sites stratégiques de développement* », sur lequel il appelle de ses vœux une concentration des investissements publics comme privés. Plus de dix ans plus tard, le *London Plan*³⁸ se contente, lui aussi, de repérer, à l'intérieur d'un *key diagram*, les *opportunity areas* et les *regeneration areas*, appelées à recevoir l'essentiel de nouveaux programmes de logements prévus au cours des vingt prochaines années. Dans ces plans, qui portent tous les deux, sur l'ensemble d'une région urbaine, une division des rôles est envisagée entre le schéma qui, sur la base de prévisions socio-démographiques, localisent les projets et les *masterplans* qui en précisent les contenus. Dans cette approche encore relativement traditionnelle de la planification, le travail d'organisation spatiale, de composition urbaine et de dessin est renvoyé en aval du processus de planification.

Parce qu'il souhaitait renforcer le rôle d'encadrement par le plan des projets particuliers, nombreux sont les urbanistes qui se sont attachés à intégrer les projets dans le plan d'urbanisme. Ainsi dans de nombreux Plans régulateurs généraux italiens, sont évoqués les *progetti per il PRG*. A Turin, par exemple, Vittorio Gregotti dessine à l'échelle de grands axes de centralités de véritables plans de masse, qui fixent de manière détaillée les éléments de programme et prescrivent une organisation spatiale. Les *progetti per il PRG* acquièrent alors le statut juridique de *projets-normes* et peuvent faire l'objet d'une application directe et immédiate. Mais l'expérience de Turin met en lumière les risques encourus, lorsque le plan régulateur va trop loin dans l'établissement de contenus de programme et dans l'expression graphique des choix d'aménagement. Les évolutions conjoncturelles sur les marchés immobiliers conduisent bien souvent à des modifications fréquentes du plan, ce qui amène certains acteurs économiques ou politiques à douter de son utilité.

Le remplacement des *projets-normes* par des *projets-guides* témoigne d'une volonté de permettre une application flexible des principes établis par le plan. Les *projets-guides* ne constituent en effet qu'un premier défrichage des problèmes à traiter, ils peuvent servir de points de départ à une négociation dans laquelle sont impliqués les acteurs publics et privés concernés, ils peuvent faire l'objet d'approfondissements et d'interprétations. Ils contribuent à ouvrir plutôt qu'à fermer la négociation que suppose nécessairement la mise en œuvre du plan. Bernardo Secchi, l'un des inventeurs de la notion de projet-guide, revient, dans un entretien récent, sur les débats qu'elle a suscités. Il rappelle les discussions qu'il a eues, au cours de l'année 1984, avec Manfredo Tafuri, et Vittorio Gregotti. Ces trois architectes partagent l'idée selon laquelle la ville se fabrique, à travers un long et lent processus de *renovatio urbis*, par une longue succession d'interventions ponctuelles. Mais Vittorio Gregotti – un des auteurs du Plan régulateur général de Turin – prônait de dessiner de grandes parties de la ville et imaginait qu'elles puissent fixer la règle pour le reste du territoire. Moins confiant dans l'exemplarité du geste de l'architecte, Bernardo Secchi, rejoignant Oriol Bohigas, lorsque ce dernier lançait une série de petits projets d'amélioration des espaces publics de Barcelone, défendait des interventions plus limitées et plus ponctuelles. Les plans, auxquels il travaille avec Paola Viganò, s'attachent par ce biais à lancer un processus qui ne soit jamais figé, ce

³⁸ MAYOR OF LONDON, The London Plan. Spatial Development Strategy for London, 2004.

qui explique que ses « *dessins sont d'abord là pour lancer une question, un débat, pour faire réagir* »³⁹.

Figure 4 : Bergame. Projets. B. Secchi et P. Viganò

A la différence des projets urbains, qui ont une application opérationnelle directe, le projet de grande échelle (qui peut aussi s'appeler projet de ville lorsqu'il porte sur l'intégralité d'un territoire communal) compte parmi les composants du plan territorial ou du plan d'urbanisme. Constituant la partie non réglementaire de ce plan, ce que certains urbanistes anglais ou italiens appellent aussi la partie structurelle, le projet de grande échelle rassemble à la fois des éléments qui relèvent de l'analyse, des orientations d'aménagement et de projets particuliers. Son contenu doit à la fois être assez précis, pour peser sur les transformations territoriales à venir, et assez flexible pour s'adapter aux évolutions conjoncturelles qui peuvent à l'avenir se manifester sur les marchés fonciers et immobiliers.

³⁹ « L'urbanisme est un travail de synthèse », *AMC Le Moniteur Architecture*, 2006, N°162, pp 24-28.

ILLUSTRATIONS CHAPITRE UN

FIGURES 1 A 4

Figure 1 : Bergame. Systèmes territoriaux. B. Secchi et P. Viganò

Figure 2 : Bergame. Images. B. Secchi et P. Viganò

Figure 3 : Echirolles. Cartes orientations particulières. PLU. Y Sauvage.

Figure 4 : Bergame. Projets. B. Secchi et P. Viganò

CHAPITRE DEUX : REVISITER LES SAVOIRS FAIRE.

L'EXPLORATION DU TERRITOIRE A GRANDE ECHELLE

INTRODUCTION

Pour appréhender un territoire donné, une multiplicité de méthodes d'analyse, de lecture, de diagnostic s'offrent à l'observant. Il est possible de les regrouper selon que l'on va s'intéresser aux formes physiques de la ville ou aux formes d'organisations sociales que choisissent les individus dans l'espace urbain. Dans le premier cas, l'analyse (typo) morphologique cherche à comprendre comment la ville constitue, dans sa matérialité, un artefact observable à travers ses constructions, son réseau de voies et places, ses découpages parcellaires, ses tissus urbains, etc. L'approche peut être comparative dans le temps ou relative au site géographique qui la supporte. On parle alors d'analyse historique ou paysagère. Dans le deuxième cas, l'analyse porte sur les hommes, seuls ou collectivement, sur leurs rapports sociaux, économiques, culturels, sur leurs représentations de la vie, leurs imaginaires ou bien encore sur leurs modes de consommation. C'est l'analyse sociale. Lorsque les modes de déplacement sont observés en tant que tel, on parle d'analyse des mobilités.

Les analyses morphologiques, paysagères, sociales et des mobilités n'ont pas la même pertinence selon les terrains, les époques, les besoins sociétaux. Elles n'ont pas non plus la même profondeur historique et ont connu des fortunes diverses au cours des siècles. L'approche sociale est un *quasi sine qua non* à toutes époques même si son contenu peut changer radicalement. L'analyse typo-morphologique et historique a connu des fluctuations au cours du XX^{ème} siècle (discrédit puis remise à l'honneur). L'approche paysagère ou celle sur les transports ont connu des déplacements de champs disciplinaires. Il nous importe ici de faire détour historique pour connaître leurs concepts, origines et évolutions, leurs auteurs séminaux, ceux qui traversent les époques et les champs. Il nous importe aussi de comprendre comment évoluent aujourd'hui les modes d'analyse urbaine et d'évaluer l'impact sur eux des changements d'échelle des projets depuis le projet urbain au projet de territoire.

Cette partie est illustrée par des références de professionnels de l'urbanisme et par des travaux étudiants réalisés au cours de l'année universitaire 2006-07 dans les ateliers de master *Urbanisme et Projet Urbain* et d'IUP *Aménagement et Développement Territorial* sur les berges de l'Isère pour le compte du Service de Prospective Urbaine de la Ville de Grenoble. Ces étudiants se sont intéressés aux berges de l'Isère à Grenoble et à leurs modes d'habiter en partant de la définition d'une berge (« *bord exhausé d'un cours d'eau* »⁴⁰) et de celle du verbe habiter (« *demeurer, loger séjourner, résider, vivre* », ou « *occuper une habitation, un logis de façon durable* »⁴¹). Ils ont dû ensuite décomposer les différents modes d'habiter autour des berges, regarder quelles étaient les populations qui habitaient près de celles-ci, quelles étaient les pratiques économiques, culturelles, de loisirs des habitants et des usagers de ces berges.

40 Définition de « berges », Le Petit Robert. Dictionnaire de la langue française, Paris : Dictionnaires Le Robert, 2004 (1re éd.1967), p. 245.

41 Définition de « habiter », Le Petit Robert. Dictionnaire de la langue française, op. cit., p. 1237.

1. LES ANALYSES TYPO-MORPHOLOGIQUES ET HISTORIQUES

La morphologie urbaine n'existe pas en tant que champ disciplinaire autonome, mais constitue un courant interdisciplinaire qui traverse l'architecture, l'urbanisme, la géographie, l'histoire, la sociologie, l'histoire de l'art, l'archéologie et s'étend parfois jusqu'au droit ou l'économie. Jusqu'au milieu des années 1990 et la création de l'International Seminar on Urban Form (ISUF), il n'existe pas véritablement de conscience au sein de la communauté scientifique de l'existence d'un tel courant.

Le concept est emprunté, par métaphore, aux travaux des géographes (géo-morphologie) ou biologistes (morphologie du corps humain). Il a été exploré par les historiens de la ville ou les archéologues, relancé par les architectes, utilisé par les urbanistes. L'analyse morphologique permet d'étudier la forme physique de la ville, sa constitution progressive et les rapports entre les unités constitutives du tissu urbain. Suivant le point de vue adopté, l'étude du rapport au site peut être privilégiée, ou bien la mise en avant des macroformes urbaines avec leurs logiques de formations et déformations. Dans d'autres applications, l'analyse diachronique des cartes historiques peut être détaillée ou bien la compréhension des rapports d'obéissance ou de désobéissance entre les tracés viaires, parcellaires et le système constructif. Cette plasticité s'explique par des expériences forcément monographiques et une construction méthodologique qui dérive de ce que l'on souhaite observer et des outils à disposition. Une des faiblesses potentielles de ce mode de lecture du territoire pourrait être son caractère par trop monographique et descriptif. Anne Vernez Moudon vient nous rassurer : « *Knowledge and theory in urban morphology necessarily derive from studies of individual cities they are syntopic studies and rely heavily on idiographic tools ("idio" meaning "proper", "peculiar", and "graphic" indicating the use of symbols, rather than words, to depict an idea). Thankfully, these characteristics of research in urban morphology are no longer ground for dismissing their scholarly value* »⁴².

1.1. L'émergence du concept

Les racines de la morphologie urbaine ne puisent guère plus profondément que le début du XX^{ème} siècle. À cette époque, des géographes allemands émettent la possibilité de construire des hypothèses quant à la localisation du noyau original, des axes de croissance et des extensions successives d'une ville par la seule observation minutieuse d'un plan de ville à une échelle pertinente (1/25 000^{ème} par exemple)⁴³. Elle se développe alors en France et en Italie chez des historiens devenus urbanistes et dans le milieu de la géographie en Angleterre. Ces auteurs séminaux ont en commun d'être à la fois des hommes tournés vers l'action tout en étant ce que F. Choay appelle des « culturalistes ».

Dès le début du siècle, Pierre Lavedan et Marcel Poète, tous deux fondateurs du premier institut d'urbanisme français en 1919, militent pour la prise en compte de la dimension historique des tissus urbains pour projeter sur un territoire. Pour ces historiens d'origine, l'étude des plans urbains permet de comprendre les rapports entre une entité spatiale, le territoire physique, ce que les Romains appelaient *Urbs*, et sa population, communauté de

⁴² « Savoir et théorie en morphologie urbaine dérivent nécessairement des études monographiques des villes. Il s'agit d'études « syntopiques » qui reposent sur des outils « idiographiques » (« idio » signifie « particulier », « spécifique », et « graphique » indique l'emploi de symboles, plus que de mots, pour décrire une idée). Heureusement, ces spécificités de la recherche en morphologie urbaine ne sont plus suspectes de non scientificité ». VERNEZ MOUDON A., « Urban morphology as an emerging interdisciplinary field : the origins and development of the International Seminar on Urban Form ». <http://odin.let.rug.nl/isuf/isufhist/ISUFhistory.htm>.

⁴³ Cf. SCHLUTER O., *Über den Grundriss der Städte*, Zeitschrift des Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 34, 1899, 446-462.

citoyens ou *Civitas*. Persuadés de l'opérationnalité de la méthode, ils souhaitent qu'elle serve lors des opérations de reconstruction des villes françaises à la suite des démolitions dues aux deux conflits mondiaux. Dans son *Introduction à l'urbanisme*, M. Poète en appelle à comprendre l'emplacement des villes à partir de l'étude combinée du site (l'endroit de la création urbaine et qui explique le pourquoi ici à l'échelle locale) et de la situation générale (le contexte géographique, économique, politique à partir de l'échelle régionale)⁴⁴. Avec Jeanne Huguenev, Pierre Lavedan travaille à la compréhension de l'établissement de la ville dans son site, sa configuration générale et ses principes générateurs. Dans les différents volumes de leur *Histoire de l'urbanisme*, ils insistent sur la distinction à établir entre « ville spontanée » (i.e. non planifiée) et « ville volontaire » (ville dessinée) et travaillent également à la mise en évidence des sédimentations urbaines⁴⁵. S'ils ne font pas école, ils font avec certains de leurs « disciples » comme Gaston Bardet ou Robert Auzelle des contributions essentielles à la mise en place d'un savoir encyclopédique des formes urbaines ou sur la classification typologique des espaces publics.

Figure 1 : Places : planche comparative. Robert Auzelle

Les fondations de la morphologie urbaine italienne s'appuient, comme en France, sur les travaux séminaux d'un historien par ailleurs ingénieur, architecte et restaurateur : Gustavo Giovannoni. Ce dernier partage avec M. Poète et P. Lavedan l'amour des villes anciennes et la certitude que leur étude peut servir d'exemples pour la constitution de nouveaux tissus urbains. G. Giovannoni a été le premier à utiliser le terme de « patrimoine urbain » en 1913 et à mettre en lumière cette évidence : le patrimoine d'une ville est contenu dans ses tissus urbains. G. Giovannoni est l'initiateur de la double appréciation du patrimoine avec sa « valeur d'usage » et sa « valeur muséale ». Favorable à une requalification urbaine respectueuse du cadre urbain, il propose une vision novatrice de la conservation du patrimoine urbain en mêlant patrimonialisation des ensembles urbains anciens et réintégration de ces quartiers à la dynamique de la ville industrielle. Il établit un corollaire entre patrimoine urbain et aménagement de la ville en assimilant la ville à un organisme vivant : si chacune des parties de la ville est représentée par un monument historique, c'est l'adéquation et l'harmonie de ce dernier avec son environnement qui crée une ambiance. Sans son environnement et son tissu originel, un monument n'acquiert pas la même symbolique ni la même valeur.

En Angleterre, MRG Conzen, un géographe d'origine allemande établit un lien entre plan, tissu bâti et usages du sol et dans le tissu urbain entre réseau viaire, parcellaire et inscription au sol du bâti⁴⁶. MRG Conzen pose en 1960 les bases de sa méthode de lecture des formes urbaines dans son principal livre, *Alnwick, Northumberland : a Study in Town-Plan Analysis*⁴⁷. Les travaux de MRG Conzen, qui concernent à la fois le tissu urbain et les conditions qui ont conduit à sa formation cherchent « à définir une véritable culture pluridisciplinaire du cadre urbain, à mettre en évidence les facteurs qui concourent à la transformation des villes et ceux qui la freinent »⁴⁸.

⁴⁴ POETE M., *Introduction à l'urbanisme*, Paris : Sens & Tonka, 2000 (première édition en 1929, Paris, Boivin), 573 p., ill.

⁴⁵ LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme. Antiquité, Moyen-Age*, Paris : Henri Laurens, 1926 (partiellement republié - revu et corrigé - sous le titre, *L'Urbanisme au Moyen Age*, par Lavedan P. et Huguenev J., Paris : Arts et Métiers Graphiques, 1974) ; LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme. La Renaissance et les Temps Modernes*, Paris : Henri Laurens, 1941 (revu et republié sous le titre, *Urbanisme à l'Époque moderne : XVI-XVIIIe siècle*, par Lavedan P., Huguenev J. et Henrat Ph., Paris : Arts et Métiers graphiques, 1982) et LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme. L'Époque moderne*, Paris : Henri Laurens, 1952.

⁴⁶ CONZEN M. R. G., *Alnwick, Northumberland : a Study in Town-Plan Analysis*, London : Institute of British Geographers, publication n°27, 1969 (1re éd. 1960), 131 p., cartes, bibliogr., glossaire et ill.

⁴⁷ CONZEN M.R.G., *Alnwick, Northumberland. A Study in Town-Plan Analysis*, op. cit, 131 p.

⁴⁸ MERLIN P., *Morphologie urbaine et parcellaire*, op. cit.

MRG Conzen postule que le paysage urbain (*townscape*) est intimement lié à des usages aussi bien qu'à des formes. Il considère que la ville se constitue par cycles ou périodes morphologiques. Cette cyclicité se traduit pour la forme urbaine par une accumulation de fragments de ville. C'est ce qu'il appelle les « unités du plan » (*plan units*), un terme qui se rapproche beaucoup de la notion de tissu urbain⁴⁹. Une unité du plan est une partie distincte du plan d'une ville présentant sur un site particulier une combinaison spécifique de rues, parcelles et bâtiments possédant une certaine homogénéité. Les unités du plan sont constituées de trois « systèmes » ou « complexes de formes » (*form complexes*) : un plan de ville bi-dimensionnel (*town plan*), un tissu bâti tri-dimensionnel (*building fabric*) et des usages des sols ou des bâtiments qui relèvent des interactions humaines (*land uses*). Le plan de ville se compose lui-même de trois « complexes d'éléments » (*element complexes*) : le « système viaire » (*street-system*), la « structure parcellaire » (*plot pattern*) et l'inscription au sol du bâti (*building pattern* ou *block plans of buildings*)⁵⁰.

1.2. Le développement du concept

Dans aucun de ces trois pays, les fondateurs de la morphologie urbaine ne parviennent à faire école. Peu prisés par les tenants du Mouvement moderne, leurs méthodes tombent en désuétude dans l'après-guerre. Ces trois structures analytiques subissent peu de modifications lorsqu'elles réapparaissent progressivement dans les années 1960 et 1970 d'abord en Italie puis en France. La morphologie urbaine amorce alors son retour dans les approches de la ville, et les travaux de MRG Conzen, M.Poète ou Pierre Lavedan sont régulièrement cités comme références dans les méthodes d'analyse urbaine expérimentées.

Figure 2 : Alnwick, plan units, building types and land utilization. Michael RG Conzen

Les méthodes d'analyse typologiques et morphologiques se sont particulièrement développées dans l'Italie des années 60 avant de convertir les jeunes architectes français des années 70 et 80. Comme explication, il y a d'une part, en Italie comme en France, une très ancienne pratique de représentations de l'espace urbain, avec les plans terriers, portraits urbains, plans voyers et cadastres. Ces documents ne sont pas présents dans toute l'Europe et l'analyse des formes et des croissances urbaines se transforme alors en travail pharaonique. D'autre part, le mouvement de relance des analyses urbaines se situe dans un temps de réaction à la fin des années 1960 contre le Mouvement Moderne. En opposition au concept de la « table rase », des mouvements de sauvegarde vont apparaître dans les années 1960 et plus largement dans les années 1970. Plus de *tabula rasa*, mais une redécouverte de l'urbanité, une reconnaissance de la valeur des tissus anciens de la ville.

Cette réaction a varié suivant les pays, Micha Bandini estime que « en Italie, pays où la ville est restée est restée dans la sphère de compétence des architectes : leur formation les a portés vers les considérations d'ordre morphologique. C'est cette formation et leur intérêt pour la ville, qui a soulevé l'intérêt pour les rapports entre typologie et morphologie »⁵¹. Les architectes italiens vont alors reconquérir des méthodes d'analyse pour comprendre les modalités de croissance d'une ville et acquérir une culture urbaine avant d'intervenir pour permettre aux projets futurs de s'insérer dans la trame existante de la ville. Enfin, le rapport

⁴⁹ KROPF K., LARKHAM P. et WHITEHAND JWR, *Plan units, regions and tissues : conflict or reconciliation ?*, communication présentée au 2e séminaire de l'ISUF, Lausanne, 25-27 juillet 1996, 18 p.

⁵⁰ C.f. ROUX J.-M., *Tissu industriel et tissu urbain. Les territoires de la soie à Saint-Étienne et Macclesfield*, Grenoble : thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2004, 551 p

⁵¹ BANDINI M. *Morphologie urbaine et parcellaire*, op. cit.

des Italiens, architectes et habitants, avec le patrimoine reste encore aujourd'hui, différent de celui que nous pratiquons en France où nous avons pendant longtemps isolé nos monuments de tout contact avec le tissu urbain contigu et muséifier nos centres historiques. La ville italienne a su poursuivre son évolution tout en maintenant la continuité de ses tissus urbains et les interventions contemporaines sur des bâtiments anciens sont fortes, elles ne cherchent que rarement à pasticher, à momifier ou à se cacher.

Les fondateurs de cette pensée (Saverio Muratori et Gianfranco Caniggia) et leurs héritiers (Carlo Aymonino, Aldo Rossi, etc.) voient l'analyse morphologique comme un prolongement de l'approche typologique des éléments bâtis. Leurs analyses s'appuient sur l'étude des relations entre les types architecturaux et les formes urbaines. Elles dégagent sur le temps long des modalités de croissance urbaine à partir de l'étude des relations entre « permanences » (à l'échelle des tracés viaires ou des monuments majestueux) et « innovations » (plutôt à l'échelle des « mutations capillaires » du tissu urbain ou celle des activités). Le monument singulier est considéré comme un événement unique chargé de valeurs historique, esthétique et symbolique difficilement reproductible. Le principe de base du projet est que, avant toute intervention, il est nécessaire d'en mesurer les conséquences et pour intervenir avec souplesse sur les « innovations » et préserver les « permanences ». Qu'ils confèrent à l'histoire un rôle opérant comme G. Caniggia ou plus modestement de « références », les architectes italiens envisagent le territoire urbain comme un palimpseste de formes superposées les unes sur les autres et qu'il faut bien prendre en considération pour y projeter.

1.3. Le dérapage du concept

Les travaux italiens connaissent dans la France des luttes urbaines des années 70 un certain retentissement grâce à la traduction capitale de l'ouvrage d'Aldo Rossi : *L'architecture de la ville*. Les méthodes de l'analyse urbaine italienne sont reprises, prolongées et parfois déformées par toute une série d'équipes pluridisciplinaires de recherche des nouvelles écoles d'architecture. Dans leurs travaux d'analyse urbaine à partir des années 1980, certains architectes vont tendre à distinguer et séparer deux éléments dans la forme urbaine : le contenant (la substance physique) et le contenu (la substance sociale)⁵². Cette distinction va favoriser chez les architectes des travaux orientés principalement sur le contenant avec l'étude des croissances urbaines, la lecture des tissus urbains et la mise en évidence d'exemples types architecturaux.

Ces travaux qui permettent de constituer une banque de données extrêmement riche et pertinente ont eu cependant des effets pervers sur le discours des architectes et plus particulièrement des architectes investis dans la recherche architecturale. Dans un moment de crise de la production architecturale et de recherche de positionnement de l'architecture et de son enseignement, les analyses typologiques et morphologiques ont permis de reconstituer des savoirs nécessaires et indispensables pour l'enseignement de l'architecture. Toutefois, la recherche s'est concentrée sur la dimension historique de la ville et une majorité d'études se sont « cantonnées aux centres urbains anciens, feignant d'ignorer leur très faible place dans les espaces urbains constitués pour l'essentiel de périphéries »⁵³. D'autre part, à la suite d'une mauvaise lecture d'Aldo Rossi, certains chercheurs ont affirmé que « l'analyse morphologique des parties de la ville et l'identification des types architecturaux, avec lesquels on peut opérer,

52 LEVY A., *Morphologie urbaine et parcellaire*, op. cit.

53 ALLAIN R., *Morphologie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2004

constituent l'unique connaissance pertinente pour construire la ville et l'architecture »⁵⁴ laissant ainsi de côté les apports d'autres disciplines comme l'urbanisme, la sociologie ou l'économie.

Le présupposé que l'objet urbain possède une autonomie qui lui permet de renier son caractère social, économique et politique ainsi que la qualité graphique des planches représentant les centres anciens amènent des architectes comme Léon Krier, Maurice Culot ou Ricardo Bofill à proposer des créations et substitutions de tissus urbains déplacés dans le contexte urbain contemporain. La culture post moderne réintroduit l'art séduisant de dessiner les plans de villes et cette culture, fortement liée au dessin et à l'image, remporte un franc succès dans la production des projets urbains des années 1980. Cette approche du projet urbain s'est cependant progressivement coupée des réalités sociales urbaines. L'autre élément de décalage que nous repérons aujourd'hui, porte sur le recours à outrance aux référents historiques dans les projets urbains produits dans ces années. En effet, à la déferlante du style international et intemporel des modernes, va se substituer une revendication de référents architecturaux liés à l'histoire et à des cultures hyper locales attachées à la mémoire des lieux, à l'identité et au patrimoine.

Cet effet de balancier, terreur blanche des historicistes, est partie du refus de la table rase et a entraîné un retour aux valeurs urbaines de proximité comme les quartiers et les espaces publics. Mal interprété, le vocabulaire des espaces publics a été utilisé pour « fabriquer de la ville » et pour réaliser par collage un substitut de quartiers idéalisés issus des villes traditionnelles. Or il s'est avéré illusoire de partir d'un simple vocabulaire formel pour aboutir à un projet urbain. La recherche de qualité urbaine par l'identité et la référence historique est un exercice difficile. Architectes et urbanistes ont proposé de recréer des lieux en se basant sur ces référents, mais ils n'ont produit que des pastiches d'espaces publics, des fragments de ville disneylandisés.

Cette idée de construire la ville à partir de « copier-coller » issu de la ville ancienne et de faire la ville sur la ville a été le leitmotiv de nombreux architectes urbanistes en rupture avec le Mouvement moderne. Elle est reprise depuis quelques années dans le cadre des propositions pour une ville durable. Rémy Allain nous rappelle cependant que le débat n'est pas si simple : *« l'efficacité globale de la ville compacte par rapport à des développements plus spontanés n'est pas véritablement démontrée. Les travaux de M. Breheny, géographe anglais, montrent le caractère limité des économies d'énergie sur 30 ans d'une politique de limitation de l'étalement, de plus cette politique de ville compacte est par ailleurs coûteuse d'un point de vue social et politique. Les plus chauds partisans de la compacité ne sont-ils pas ceux qui en souffriront le moins car propriétaires d'appartements ou de maisons dans les parties centrales des grandes agglomérations ? »*⁵⁵

Heureusement, à la même époque, des architectes-urbanistes comme Christian de Portzamparc ou Philippe Panerai, des géographes comme Marcel Roncayolo ou Jeremy Whitehand montrent dans leurs recherches puis dans leur passage au projet tout l'intérêt d'une utilisation rationnelle de la morphologie. Ils constatent que la banque de données recueillies lors des analyses ne constitue qu'un savoir fragmenté *« et que cette fragmentation, si elle est nécessaire d'un point de vue méthodologique et si elle recouvre une partie du réel, n'est pas moins réductrice. La ville est un ensemble complexe d'interactions, où s'affrontent des logiques contradictoires »*⁵⁶.

54 ROSSI A., *L'architecture de la ville*, Paris, l'Esprit 1981.

55 ALLAIN R., op. cit.

56 VEYRENCHÉ P., PANERAI P. *Éléments d'analyse urbaine*. Liège, Archives d'architecture moderne, 1980.

1.4. La mise en œuvre de l'analyse spatiale : entre regards proches et distanciés

Débarrassées des positions et discours doctrinaires, les études de morphologie urbaine poursuivent depuis les années 1990 un travail plus méthodologique sur les outils et les échelles de pertinence. Elles permettent de réaliser, sur un territoire concis, une lecture historique du développement urbain, une analyse des formes et des tissus urbains et sur un plus grand territoire, une prise en compte du contexte géographique, une étude de la configuration des formes urbaines dans l'espace et une lecture du fonctionnement urbain contemporain. La difficulté de mise en œuvre actuelle des projets urbains résulte du fait de l'absence de recettes toutes faites. Il semble que seule la capacité à inventer de nouvelles réponses à l'évolution sociale, économique et culturelle soit en mesure d'assurer la réalisation et le succès des enjeux assignés au projet. Pour être inventif, il est néanmoins nécessaire de disposer de connaissances de bases multiples. Il s'agit de se pencher sur l'histoire de la fabrication des villes pour comprendre, sans s'enfermer dans le credo de la forme urbaine, quelles furent les règles de constitution des tissus urbains. Il s'agit de développer une capacité d'allers et retours sur un territoire à partir d'échelles différentes et sur des thématiques différentes. Enfin, ces allers et retours doivent se réaliser sans cesse et remplacer le réflexe d'une réflexion descendante du plus grand vers le plus petit.

Le regard proche dans l'analyse spatiale, à l'échelle de la ville, permet de mettre au point des cartes séparant les différents réseaux constitutifs du tissu urbain pour comprendre la genèse de la ville, et des cartes représentant les rapports d'obéissance ou de désobéissance entre les tracés viaires, parcellaires et bâtis. Elle présente des cartes de repérages historiques ou contemporains. La cartographie historique permet de distinguer les éléments pérennes du tissu urbain et les substitutions ou innovations. Elle se réalise à partir d'une analyse diachronique des cartes et cadastres existants sur une commune et préservés dans les archives. Les dessins, cartes, portraits urbains gravés et premiers cadastres ont transmis à notre époque des images fiables des formes urbaines anciennes qui peuvent être retranscrites. Il s'agit de repérer l'état d'un territoire à une époque donnée, puis la succession d'états sur ce territoire occupé par plusieurs générations. Dans une analyse historique, nous pouvons observer les conséquences spatiales des évolutions fortes de la société : les périodes de densification, sans extension de la forme urbaine (lorsque la ville se construit sur elle-même et s'inscrit dans une logique de renouvellement urbain) qui alternent avec les périodes d'extension, lorsque la ville s'inscrit dans une logique d'étalement urbain. Cette cartographie longue et minutieuse a été réalisée dans les monographies de nombreuses villes françaises. Elle permet de montrer que certains tracés résistent aux mutations urbaines et qu'ils persistent avec une occupation bâtie de densité variable et présentant une architecture différente.

Figure 3 : Saint Etienne : Evolution de la tache urbaine. Agence d'Urbanisme

L'étude des tissus urbains permet aux urbanistes de comprendre la ville comme contexte de projet et comme référence. Les unités constitutives des tissus urbains sont analysées à partir de relevés sur le site et de planches cadastrales. L'étude des tissus urbains identifie quatre unités constitutives avec leur logique propre et leurs relations de formation, de dépendance et d'obéissance. Le réseau viaire retrace l'ensemble des voies de fonction et de taille diverses qui assure la desserte d'une ville. Le réseau parcellaire dessine l'ensemble des parcelles et le réseau bâti dessine l'ensemble des masses construites. Le réseau des espaces libres représente l'ensemble des parties non construites avec les espaces libres publics tels que

squares ou places...et les espaces libres privés tels que cours ou jardins. Les relations entre rue, parcelle et bâti assurent le fonctionnement du tissu urbain.

Enfin, les typologies architecturales permettent aux architectes de comprendre le rapport entre la typologie des éléments construits et la forme urbaine et d'étudier leurs variations.

Figure 4 : Romans / Isère. Typologies architecturales et formes urbaines. Natacha Seigneuret

Les typologies des espaces publics et privés permettent aux urbanistes de comprendre la fonction de ces éléments dans la ville et d'étudier leurs variations. Cette typologie est particulièrement développée sur les espaces publics. Il s'agit de réaliser une hiérarchie selon des familles de type formel lié aux dimensions et configuration de ces espaces : avenue, boulevard, rue, ruelle, impasse... pour le réseau viaire et cour, square, place, esplanade, jardin, parc... pour le réseau des espaces libres et de type fonctionnel lié à l'occupation et aux usages des espaces publics : voie de transit, de liaison, de desserte, de proximité immédiate pour le réseau viaire et lieu de représentation, espace de proximité... pour le réseau des espaces libres.

Le regard distancié dans l'analyse spatiale permet au contraire de gommer la complexité urbaine et de faciliter la lecture de ce qui fait entité. Le projet urbain évolue vers un « cadre de pensée » sur un large territoire plutôt que vers un plan précis de destination des sols. Dans le cadre d'une telle analyse urbaine, le contexte géographique ne doit pas être simplement compris comme un espace d'encadrement, mais comme une des conditions d'implantation, de configuration et de pérennité de la forme urbaine.

Figure 5 : Charleville Mézières. Formations et déformations du tissu urbain. Pierre Pinon

En complément, l'étude des macroformes urbaines permet de repérer les évolutions morphologiques sous l'influence des axes de transport et du développement des sociétés. Elle permet de repérer comment la forme urbaine se développe dans son contexte géographique bien sûr, mais également sous l'influence des axes de transport et du développement des sociétés. Rémy Allain souligne que « *les niveaux de développement des sociétés sont sans doute le facteur majeur de l'inégale extension des macroformes : à population égale, les surfaces varient du simple au décuple.* »⁵⁷ Il s'agit alors de définir le type de l'objet urbain observé à partir de sa macroforme, de l'analyse de son fonctionnement et de ses caractéristiques socio-économiques. A la suite de ce classement, plusieurs scénarios de transformation du territoire peuvent être énoncés pour limiter et contrôler l'urbanisation, localiser les centralités, défendre ou développer certains secteurs particuliers de ce territoire.

Figure 6 : Macroformes : planche comparative. Rémy Allain

La configuration géométrique, appelée également conformation urbaine par Albert Lévy, s'intéresse aux tracés régulateurs qui ont permis le développement de la forme urbaine : il s'agit de voir comment la géométrie, ses figures et ses propriétés sont utilisées pour mettre en place et renforcer une distribution urbaine : axialités, tracés, trames, figures. L'existence de déformations est tout aussi intéressante à repérer : « *Elles reflètent les difficultés compositionnelles qu'elles ont vécues et cela permet en retour de lire leurs origines et de comprendre la manière dont elles ont été élaborées.* »⁵⁸

57 ALLAIN R., *Morphologie urbaine*, op. cit.

58 PINON P., BORIE A. MICHELONI P., *Formation et déformation des objets architecturaux et urbains*, Paris, Ecole nationale supérieure des Beaux-arts, 1978.

Toujours sur un grand territoire, le fonctionnement urbain contemporain peut être décrit sur la base de documents comme les vues satellites ou les photos aériennes. Les évolutions de la forme urbaine sont contraintes par des obstacles liés au site naturel : une étendue d'eau ou un élément fort du relief, mais les contraintes peuvent aussi être créés par l'homme avec la construction de murs d'enceintes ou de voies majeures de circulation. À cette échelle, le maillage viaire du territoire est repérable avec la hiérarchisation des voies : autoroutes, boulevards, avenues, rues, ruelles ; et avec l'usage des voies : fluviale, ferroviaire, routière mais aussi avec les empreintes laissées par les réseaux abandonnés et les coupures récentes. L'analyse des masses construites donne des informations sur les densités bâties et sur la configuration géométrique qui ont permis la distribution urbaine : axialités, tracés régulateurs, trames, figures. Enfin, le maillage parcellaire n'est pas perceptible dans toute sa complexité, cependant, les grandes unités fonctionnelles sont identifiées qu'ils s'agissent de parcelles agricoles, de grands tenements industriels, ferroviaires, militaires ou des friches correspondant aux lieux futurs de renouvellement urbain.

L'ensemble de ces analyses a pour objectif de donner une lecture globale d'un territoire urbain et de faciliter la compréhension des éléments de liaison, de cohésion et de cohérence. Elles permettent l'élaboration de cartes qui constituent un instrument de présentation synthétique des informations et des données utilisées pour définir les grandes orientations d'évolutions présentes dans les documents d'urbanisme tels que les SCOT et les PLU.

Figure 7 : Grand Lyon. Charpente du schéma directeur. Agence d'Urbanisme

Les problèmes à traiter sont d'une complexité croissante. Il s'agit non plus seulement de maîtriser les extensions urbaines mais aussi de requalifier des territoires en totalité ou en partie construits et soumis à une crise de l'économie qui se traduit par l'apparition de friches urbaines. Ce contexte oblige à une attitude à la fois plus modeste, avec la sélection raisonnée d'une série de problèmes à résoudre et d'objectifs à atteindre, et plus tenace et plus pluridisciplinaire avec la mise en parallèle des résultats des analyses morphologiques, typologiques et paysagères avec ceux des enquêtes portant sur les pratiques et les représentations sociales.

1.5. Retours sur expérience dans l'atelier « habiter les berges »

La traversée de l'agglomération grenobloise par l'Isère offre naturellement un formidable terrain d'investigation pour un atelier sur la grande échelle. Elle présente des réalités géographiques, topographiques et climatiques qui créent des contraintes d'usage et des opportunités de projet à saisir. Une des premières caractéristiques du site concerne la topographie avec une base plane d'urbanisation créée par la dépose d'alluvions par les rivières Isère et Drac à leur confluence. Elles sont contraintes par des massifs montagneux majestueux qui constituent le grand paysage : Chartreuse, Belledonne et Vercors.

Le caractère torrentiel des deux cours d'eaux de l'agglomération a restreint l'urbanisation : des zones importantes sont classées inondables dans le PPRI et le caractère subaffleurant et fluctuant de la nappe phréatique conditionne les possibilités de construction. C'est pourquoi, dans cette vallée, le développement urbain est contraint avec une pression foncière forte et des potentialités d'étalement qui ne se réalisent qu'au-delà de l'agglomération. En toute logique, emplois et services sont concentrés à l'intérieur de la cuvette tandis que le résidentiel gagne progressivement les fonds de vallées. Les déplacements quotidiens entre domicile et

travail bloquent régulièrement les points d'entrée et de sortie de la cuvette. La configuration en dépression concentre également la chaleur en été, le froid en hiver et les polluants en toute saison dès lors que les vents s'abstiennent de souffler.

La prise en compte de cette situation nécessite de porter un regard et de réaliser une analyse à grande échelle, non seulement pour obtenir une diversification et une richesse de points de vue, mais parce que la qualité de l'agglomération grenobloise ne se perçoit pas à petite échelle. Prises une par une, les communes de l'agglomération, Grenoble, Saint-Martin-d'Hères, Echirolles, La Tronche, Meylan, etc. ne sont pas de jolies villes. Ce sont des villes mal fagotées, faiblement pensées où les espaces publics sont traités sans unité, comme si la beauté des sites naturels, qui offre au débouché des rues de magnifiques perspectives sur les montagnes, avait fait oublier l'intérêt des plans d'extension et d'embellissement urbain. Dans l'agglomération grenobloise, tous les urbanistes ne cessent de rêver à la qualité uniforme des espaces publics de l'agglomération lyonnaise. Et pourtant, malgré la rudesse du climat, les pics de pollution et des habits urbains trop courts, l'agglomération grenobloise est vantée comme un des centres urbains européens les plus agréables à vivre...

Le noyau originel de Grenoble se situe à un franchissement de l'Isère, avec deux quartiers de part et d'autre d'un pont créé dès 45 avant J.C.. L'histoire de l'aménagement de l'Isère nous révèle des permanences et des ruptures. Les permanences résident essentiellement dans les crues continues et incessantes de ses rivières. La rupture majeure est incontestablement la construction des quais au XIX^{ème} siècle. Ils ont permis de « dompter » l'Isère et ainsi d'en changer la perception et les usages. L'eau étant mise à distance, elle devient moins présente dans la vie quotidienne. Dans l'histoire contemporaine, l'Isère constitue désormais une frontière, le cours d'eau n'est plus un torrent, et de plus il n'est plus un élément de continuité entre deux rives. Ce processus s'est parachevé avec la construction des voies sur berges, sous le mandat d'Alain Carignon dans les années 1980, qui a renforcé la césure de l'Isère avec la ville qui s'est développée plutôt vers l'Ouest et le Sud. L'alternance des équipes municipales grenobloises (élection de Michel Destot en 1995) a entraîné un revirement des politiques d'aménagement des berges : la recherche de la fluidité des trafics routiers dans les années 1980 a été remise en question dans les années 2000 sans que de significatifs projets de reconquête des berges ne soient mis en œuvre.

Dans l'étude de la morphologie urbaine, les étudiants ont mis en avant cette mise à distance de l'eau, une rivière de moins en moins présente dans la vie quotidienne des Grenoblois. D'un point de vue morphologique, les axes structurants sont principalement perpendiculaires à l'Isère, mais ils ne sont connectés à celle-ci qu'une seule fois à l'entrée de la Ville, Porte de France. Ensuite, tout au long de l'Isère, il n'y a pas de solution de continuité entre axes et ponts. Cette particularité constitue un obstacle à la continuité entre quartiers. Il existe trois types majeurs d'implantations du bâti le long de l'Isère. En premier lieu, de la Porte de France au quartier Saint-Laurent, où l'architecture est relativement homogène : hauteur du bâti, style architectural de part et d'autre de l'Isère, ce qui constitue une opportunité pour créer une transversalité. Ce tissu urbain respecte l'alignement aux limites des parcelles. La typologie urbaine sur le secteur de l'Île Verte et de La Tronche souffre d'un manque d'unité architecturale. Ces deux versants sont très peu tournés vers la rivière. Enfin sur le secteur de Saint-Martin-d'Hères et du campus, les berges ne sont en aucun cas prises en compte pour le développement de ce secteur. Bien que proches de l'Isère les bâtiments sont tous tournés vers le centre du campus autour d'une rue circulaire.

Figure 8 : Grenoble. Analyse spatiale des quartiers bordant l'Isère. Atelier

Même si cette analyse morphologique à grande échelle a été la plus délicate à réaliser, ils ont néanmoins identifié que le réseau viaire et le réseau bâti fonctionnaient à côté de l'Isère mais pas avec elle. Et que les typologies bâties rencontrées au fil de l'Isère lui tournaient manifestement le dos, qu'ils s'agissent des immeubles haussmanniens de la Place Dubedout, du bâti des faubourgs de Saint Laurent, l'Île Verte ou de La Tronche ou bien des bâtiments universitaires du campus. Il n'existe donc aucun élément unificateur créant une logique liée à l'Isère. Le réseau viaire et le bâti fonctionnent à côté de l'Isère, mais pas avec elle et les espaces publics sont marqués par des ruptures piétonnes. Sur les quais, les espaces publics sont majoritairement occupés par les voies de circulation et les stationnements automobiles, qui apparaissent aujourd'hui obsolètes. Ces lieux de stationnements servent pour le centre ville, ignorant la proximité de l'Isère.

Certains espaces publics proches de l'Isère dans le centre sont réservés aux piétons, mais manquent d'ouverture sur les berges et l'Isère. Les espaces verts sont dédiés aux loisirs, mais sont souvent peu visibles ou peu accessibles. Ils créent souvent une coupure dans l'espace minéral du centre, et ne mettent pas assez en valeur les patrimoines écologiques et paysagés du site. Cependant l'avènement de la société des loisirs, le nouveau rapport de l'homme à la nature, l'intérêt grandissant pour le patrimoine et la mémoire semble pourtant abonder dans le sens d'une réappropriation des berges de l'Isère. Pour vérifier cela les étudiants ont lancé une campagne importante de rencontre avec les « territoriants » des berges de l'Isère.

2. LES ANALYSES PAYSAGERES

Les paysages ne sont, jusqu'à une date récente, guère pris en compte par ce que l'on a coutume d'appeler l'analyse urbaine. Utilisée pour la réalisation d'atlas portant sur l'essentiel des centres-villes, puis pour l'étude des tissus historiquement constitués, l'analyse urbaine se concentre sur la morphologie et les typologies bâties, comme nous l'avons montré précédemment. La ville est en effet définie, ainsi que l'indique Aldo Rossi, dans son célèbre ouvrage, *L'architecture de la ville*, comme un *artefact*, c'est-à-dire comme une construction produite par les activités humaines au cours de l'histoire⁵⁹. L'analyse urbaine, qui comprend une partie diachronique et une partie synchronique, s'intéresse donc tout naturellement au système de voies et d'espaces publics, au parcellaire et au bâti. La présence de la nature dans la ville est abordée à travers une carte de la végétation, qui se résume le plus souvent à une carte des espaces verts de propriété publique. Tout au plus est-on sur cette base en mesure de calculer les dotations en espaces verts et d'évaluer ainsi d'éventuels déséquilibres entre les différents quartiers qui composent la ville.

Le développement de l'urbanisation dans des secteurs toujours plus éloignés des centres traditionnels, développement qui a abouti à la constitution de ce que l'on appelle la *edge city* aux Etats-Unis, la *città diffusa* en Italie, la rurbanisation ou la ville émergente en France, pose de manière nouvelle la question des rapports entre la nature et la ville. La ville diffuse contient en effet en son sein des espaces naturels et agricoles, ce qui pose la question de leur protection, de leur gestion et de leur mise en valeur. La nature ne peut plus être considérée comme un ensemble d'espaces, le plus souvent extérieurs à la ville, dont il s'agit d'assurer la préservation à travers l'instauration de servitudes visant à les rendre inconstructibles. Il convient en effet de s'interroger sur les moyens de préserver la naturalité de bois, de forêts, de terres agricoles ou de zones humides, qui sont étroitement imbriqués avec des espaces résidentiels, des parcs d'activités économiques ou des équipements de loisirs. La montée en puissance des préoccupations paysagères correspond à un souci de rechercher un nouveau statut pour ces espaces naturels. Elle correspond aussi à une volonté d'individus ou de groupes, dont la mobilité tend à couper les liens qu'ils entretenaient jusque-là avec le territoire, de retrouver une identité à travers la valorisation de ressources territoriales qui peuvent avoir un caractère symbolique ou matériel.

Le souci des élus, comme des professionnels de l'urbanisme et du développement territorial, de trouver des réponses à ces nouvelles demandes sociales, explique, pour partie au moins, la mutation qu'ont connue au cours des vingt-cinq dernières années, les approches paysagères. Pendant longtemps, plus en France que dans d'autres pays européens, a prévalu une conception esthétique du paysage, fondée sur l'analyse des perceptions. Cette conception entre aujourd'hui en confrontation avec des approches qui définissent le paysage comme un système d'écosystèmes ou celles qui en font un élément d'importance du cadre de vie propre à un lieu particulier.

2.1. Le paysage perçu

Le paysage peut être défini comme un ensemble de vues réelles ou possibles⁶⁰. Pour l'analyser, il faut tout d'abord choisir un lieu d'où regarder. Si, pendant longtemps, l'habitude a

⁵⁹ ROSSI A., *L'architecture de la ville*, Paris, L'Esprit, 1984.

⁶⁰ CASSATELLA C., « Letture del paesaggio », in CASSATELLA C., GAMBINO R., *Il territorio : conoscenza e rappresentazione*, Turin, Celid, 2005, p 70.

été de définir un point depuis lequel le regard peut embrasser une vaste portion de territoire, aujourd'hui la tendance est plutôt de parcourir un espace le long d'un axe routier permettant de découvrir au gré du déplacement le plus grand nombre possible d'impressions. Elle « *procède d'un autre point de vue ; l'observateur est dans la ville qui se présente à lui comme une suite de tableaux. La ville n'est plus appréhendée à partir d'un point fixe : le centre idéal des schémas de la Renaissance ou le belvédère des promenades du XIX^{ème} siècle, mais en introduisant le déplacement. [...] Le regard que nous portons sur les villes est façonné par les représentations que nous en donne le cinéma et la photographie, c'est-à-dire l'association de l'image et du parcours, de l'image et du temps* »⁶¹.

L'objectif d'une telle démarche cinématique et « pittoresque »⁶² est alors de compiler ces impressions à l'aide d'un carnet de croquis ou d'un appareil photographique et de procéder à un certain nombre de repérages sur des cartes. Par ce biais, il est possible d'identifier un ensemble de vues, plus particulièrement :

- des points de vue focalisés sur des objets particuliers qui peuvent avoir un caractère naturel (une montagne, une ligne de crête, une curiosité géologique, un cours ou un plan d'eau) ou culturel (un monument historique, un ensemble de constructions typiques d'une époque donnée) ;
- des cônes de visibilité ou de co-visibilité qui permettent d'avoir une vision large sur un espace ouvert ;
- des lieux où l'on peut avoir une vision panoramique sur une vallée, un plateau, une montagne et ses piémonts ou un lac.

Il est par ailleurs possible d'identifier des ambiances, qui peuvent être ouvertes ou fermées, correspondre à un environnement forestier, agricole ou construit.

Une telle démarche ne s'appuie pas aujourd'hui en France sur une approche à proprement parler scientifique, en ce sens qu'elle se construirait sur des concepts et des dispositifs d'observation sur lesquels il existerait un consensus entre les personnes chargées de les appliquer et de les mettre en œuvre. Elle s'appuie plutôt sur un ensemble d'habitudes et de savoir-faire, qui peut parfois être reproduit sans faire au préalable l'objet de discussions ou de débats. Et les paysagistes de terrain, ceux qui sont par exemple en charge des études préalables aux directives de protection et de mise en valeur des paysages, n'hésitent pas à faire part d'une certaine forme d'embarras lorsqu'on les interroge sur leur méthode d'analyse : « *Il n'y a pas de méthode... de méthode attirée et définie. La méthode, c'est vaste... C'est aller sur place, parcourir le territoire. On prend la voiture, on prend des cartes, puis on vadrouille, avec des carnets de croquis, et l'on prend des notes sur les cartes... On note ce qui fait ambiance* »⁶³.

Figure 9 : Valence. Prises de vues. Natacha Seigneuret

L'analyse des paysages perçus est donc empreinte d'une part de subjectivité. Le choix des axes à partir desquels percevoir le paysage, la sélection des objets qui méritent la

⁶¹ PANERAI P., DEPAULE J.-C. et DEMORGON M., *Analyse urbaine*, op. cit., p. 27.

⁶² Le terme « pittoresque » renvoie aux traditions britanniques et germaniques du paysage urbain (*townscape*) qui remonte à Raymond Unwin et Camillo Sitte. Sur le *townscape* c.f. CULLEN G., *The Concise Townscape*, Londres : Architectural Press, 1973 (première édition en 1961 sous le titre *Townscape*, New-York : Reinhold), 199 p.

⁶³ Entretien avec une chargée d'études de l'Agence « Paysage », en charge des études préalables de la directive du Mont-Salève. Cité dans NOVARINA G., METAIS D., MICHELETTO M., *La planification paysagère. Approche comparée France Italie*, CRESSON, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, 2004, p. 52.

contemplation, l'identification des points de vue ou des cônes de visibilité relèvent pour partie au moins de critères d'appréciation personnelle. Depuis la fin du XIX^{ème} siècle, une des façons d'établir des critères, un tant soit peu objectifs, pour classer les monuments ou les sites qui méritent d'être protégés, a été d'insister sur leur caractère remarquable voire exceptionnel. En France, à l'initiative de Guizot, puis de la république naissante, un corps d'inspecteurs, dépendant de l'Etat central, est progressivement mis en place, pour dresser l'inventaire des biens naturels ou culturels qui méritent l'attention. L'établissement des critères a consisté à rattacher ces biens à une histoire nationale – dont il faut rappeler que Guizot est un des fondateurs. Dans cette perspective, qui vaut plus pour les monuments que pour les sites, plus un bien est ancien, plus il a de la valeur. Les mesures de protection sont donc plus efficaces lorsque le bien inventorié remonte à une période ancienne. Ainsi l'architecture du XIX^{ème} siècle, à laquelle les tenants de la modernité reprochaient son éclectisme et son formalisme, a tardé à être préservée, alors qu'aujourd'hui la rénovation urbaine s'attaque à de nombreux « grands ensembles », dont l'architecture, pourtant représentative du Mouvement moderne, est jugée le plus souvent sans grand intérêt.

En ce qui concerne les espaces naturels, la critériologie est plus difficile à construire. Parfois, certains paysages sont jugés remarquables parce qu'ils se rattachent à un moment historique donné – la naissance de l'alpinisme pour le Mont Blanc, ou chose moins connue, le Mont Aiguille dans le Sud de l'Isère ou le Salève à proximité immédiate de l'agglomération genevoise – ou qu'ils ont été magnifiées par une école de peinture (Cézanne et la montagne Sainte-Victoire par exemple). Le caractère exceptionnel tient ici à la rareté des sites ou des paysages.

Cette façon d'aborder la préservation et la protection, développée par le ministère de la culture d'abord, reprise ensuite par celui de l'environnement, pose trois séries de questions.

Pour conférer le caractère de remarquable ou plus encore exceptionnel, encore faut-il que les biens naturels ou culturels soient peu nombreux. Cette affirmation est d'autant plus vraie que les moyens financiers affectés par l'Etat à leur préservation sont limités. Une telle prise de position conduit à une situation paradoxale : ne sont préservés que des objets architecturaux ou des espaces naturels circonscrits – qui doivent d'ailleurs demeurer en l'état et éventuellement faire l'objet d'une restauration pour le demeurer – tandis le reste de la ville ou du territoire peuvent à souhait faire l'objet de transformations, voire de destructions. Et cette position est de plus en plus difficile à défendre dans une société qui a tendance – ainsi que le note Françoise Choay⁶⁴ - à tout patrimonialiser.

En ce qui concerne les paysages construits, la préservation porte sur des objets ou plus rarement des ensembles urbains qui sont jugés représentatifs d'un moment clef de l'histoire des arts (à laquelle appartient l'architecture). Ainsi font aujourd'hui l'objet de mesures de protection les constructions dont les architectes comptent parmi les grands noms du Mouvement moderne. Une telle attitude aboutit à privilégier ce que l'on a appelé les Avant-gardes ou le Style international par rapport à l'architecture régionaliste, sur lequel le regard porté est bien trop souvent condescendant. Elle est d'autant plus difficile à défendre que l'entrée dans ce que l'on appelle la post-modernité conduit à remettre en cause l'idée d'un progrès linéaire ou d'un sens de l'histoire.

Dans des sociétés, où la protection de l'environnement se pose avec urgence, la nature devient à son tour un bien rare. Plus un espace est jugé naturel, plus il est supposé

64 CHOAY F. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Editions du Seuil, 1994.

remarquable ou exceptionnel. Ainsi certains espaces, les massifs montagneux, les glaciers ou les forêts, sont, d'une certaine manière, surprotégés⁶⁵, alors que les abords ou les fonds de vallée sont les premiers concernés par les problèmes environnementaux consécutifs au développement des activités humaines et à la croissance de l'urbanisation.

Cette conception de la préservation va de paire avec une gestion centralisée de l'environnement, des paysages et du patrimoine, qui a prévalu en France plus que dans les autres pays européens. Elle est aujourd'hui remise en cause dans les pays qui ont adopté dès leur origine une organisation fédérale (Allemagne, Suisse), comme dans ceux qui se sont engagés dans une régionalisation (Italie, Espagne). En France, les politiques de préservation ne peuvent s'appuyer sur les seuls moyens conférés par le budget national et leur mise en œuvre suppose des accords avec les autorités régionales ou départementales. Dans un tel contexte, il n'est plus envisageable de faire prévaloir les seuls critères d'exceptionnalité définis par les administrations ministérielles. Tout laisse donc à penser qu'un *land*, une communauté régionale, une province ou un département seront d'autant plus intéressés à s'impliquer dans des mesures de protection qu'elles concernent des éléments de patrimoine ou de paysages qui sont en relation avec des identités locales.

La Convention Européenne du Paysage, signée en 2000 à Florence par les quarante-cinq pays qui composent le Conseil de l'Europe, « *reconnait juridiquement le paysage comme une composante essentielle du cadre de vie des populations, comme une expression de la diversité de leur patrimoine naturel et culturel commun et comme un fondement de leur identité* »⁶⁶. Selon cette convention, le paysage est un ensemble complexe d'éléments dont les significations peuvent varier en fonction des contextes locaux. Les critères, qui sont à la base de classements ou d'inventaires, sont par nature produits de débat et ne peuvent en aucune manière être décrétés par un quelconque acteur qui exercerait une sorte de magistère intangible.

L'analyse paysagère ne pourra donc jamais se défaire d'une part de subjectivité et l'on voit d'autant moins comment elle pourrait le faire que nombreux sont les représentants des sciences dites dures qui affirment que leurs approches sont fondées sur des paradigmes qui comprennent une part de croyances ou de valeur. L'enjeu est par contre de limiter cette part de subjectivité, pour « *ne pas tomber dans un excès de subjectivisme, selon lequel toute attribution de sens (à un paysage) est admissible* »⁶⁷. Un parallèle peut être établi avec la prise de position de Marcel Poète⁶⁸, lorsqu'il se proposait d'éclairer l'art de tracer les plans, à l'aide de monographies historiques de villes, qui se rapprocheraient ce que l'on a coutume d'appeler aujourd'hui des études préalables. Il convient en effet de trouver sinon des paradigmes scientifiques communs – ce qui apparaît un horizon inatteignable – du moins des références communes qui pourraient servir de ce que John Forester appelle des « *théories approximatives* »⁶⁹ permettant d'orienter l'intervention des professionnels.

L'approche esthétique des paysages est aujourd'hui en concurrence avec d'autres approches qui peuvent relever de l'écologie ou mettre l'accent sur les qualités du cadre de vie propre à

65 Il convient cependant de s'interroger sur les effets de ces mesures de protection qui consistent pour l'essentiel à empêcher, à l'intérieur d'un périmètre, les activités humaines, au premier rang desquels la construction. Ainsi la principale menace qui pèse aujourd'hui sur les glaciers est sans conteste le réchauffement climatique, sur lequel les périmètres de préservation n'ont guère d'impacts.

66 Article 5 de la Convention Européenne des Paysages adoptée le 20 octobre 2000 par le Conseil de l'Europe.

67 CASSATELLA C., « *Lecture del paesaggio* », op. cité, p. 71.

68 POETE M., *Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes*, Paris, Sens & Tonka, 2000.

69 FORESTER J., *Bridging interests and community : advocacy planning and the challenges of deliberating democracy. Journal of the American Institute of Planners*, 1994, vol. 60, n°2, pp. 153-158.

des lieux particuliers. Les paysagistes français, comme de nombreux chercheurs, se sont, pendant longtemps, attachés à établir une distinction entre environnement et paysage, qui constituent deux domaines dont la connaissance suppose le recours à des méthodes différentes. « *Le paysage appartient, dès son origine, à un domaine symbolique, esthétique et phénoménologique, marqué par la subjectivité, alors que l'écologie est davantage un domaine scientifique et objectif, où les spécialistes ont élaboré des méthodes d'évaluation et de mesure des phénomènes* »⁷⁰. Cette volonté est d'autant plus affirmée que les paysagistes français, notamment ceux qui sont formés à l'École de Versailles, ont tendance à se positionner sinon comme des créateurs, du moins comme des hommes de projet. Or la Convention Européenne des Paysages, qui « *s'applique à l'ensemble du territoire ... concerne les espaces naturels, agricoles, urbains et périurbains ... et comprend les paysages terrestres, les eaux internes et de mer* », parce qu'elle « *concerne aussi bien les paysages qualifiés d'exceptionnels que les paysages de la vie quotidienne et les paysages détériorés* », incite à considérer comme paysages moins une succession de sites exceptionnels que l'intégralité du territoire, dont il s'agit de gouverner les transformations. La volonté de prendre en compte ce que l'on appelle le grand paysage pousse à mettre l'accent moins sur les séparations que sur les relations qui existent entre environnement et paysage.

2.2. L'écologie du paysage

L'analyse du grand paysage peut se fonder, ainsi que l'ont montré différents théoriciens de l'écologie du paysage (Finke, Baudry, Burel), sur une analyse cartographique de l'observation des usages du territoire (couvertures végétales, différentes formes de cultures, diffusion de l'urbanisation, présence de l'eau, impact des infrastructures de transports...). Cette analyse permet notamment de repérer des taches ou des éléments linéaires assurant des liaisons entre ces taches.

La réalisation, à partir de photographies aériennes, de cartes à des époques historiques différentes, peut permettre de montrer comment :

- un espace naturel tend à se fermer sous l'emprise de la croissance de la forêt ;
- sous l'emprise de la diffusion de l'urbanisation, différents espaces naturels peuvent tendre à se fragmenter ;
- se diffuse l'urbanisation, sous la forme d'un étalement urbain (en tache d'huile), à partir d'un centre urbain compact préexistant, ou au contraire sous la forme du remplissage d'un système d'urbanisation rurale (Cerdà) organisé sur la base de pôles (de plus ou moins grande importance) reliés par un réseau capillaire de routes et de chemins.

L'accent mis par l'écologie du paysage sur les corridors (couloirs) écologiques débouche sur l'image de systèmes environnementaux qui est d'un usage de plus en plus courant en urbanisme ainsi qu'en témoigne le recours à des expressions comme « trame verte » ou « coulée verte ». Un bon exemple en est le travail de l'urbaniste, Bernardo Secchi, avec ses cartes des « systèmes du vert » qu'il produit pour les PRG des villes italiennes (*Piano Regolatore Generale*).

Figure 10 : Bergame : systèmes du vert Agence Secchi et Vigano

⁷⁰ LUGINBUHL Y. (sous la direction de), *Méthodes pour des atlas des paysages*, Paris, Strates (CNRS), SEGESA, Direction de l'architecture et de l'urbanisme (Ministère de l'Équipement), 1994. Jean-François AUGOYARD montre de la même manière ce qui distingue environnement, milieu et paysage dans « L'environnement sensible et les ambiances architecturales », *L'Espace géographique*, 1995, n°4, pp 302-318.

2.3. Retours sur expérience dans l'atelier « habiter les berges »

Les étudiants n'ont pas rencontré de difficultés majeures dans la prise en compte du contexte géographique du site. Dans leurs travaux, l'Isère est identifiée comme un patrimoine naturel au cœur de la ville. En amont de Grenoble, elle est une rivière relativement calme traçant ses méandres dans la plaine du Haut Grésivaudan. Au sein de la ville, l'Isère a été plaquée contre la Bastille, par le Drac et ses anciens bras, lui conférant une aire d'influence restreinte. Toutes les réflexions relatives à d'éventuels aménagements de l'Isère doivent tenir compte de la présence d'une nappe phréatique affleurante à proximité des berges. D'autre part, l'agglomération grenobloise possède un contexte hydrographique particulier. Elle est sujette à des risques liés au caractère torrentiel de l'Isère. Si le risque de crue est restreint au niveau de la ville par la présence de digues, les risques d'inondation demeurent possibles et entraînent des contraintes juridiques sur un certain nombre de zones situées sur le terrain d'étude comme l'indique le zonage du Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

Les orientations actuelles des interventions à mener sur la rivière portent sur une minimisation des contraintes sur son lit mineur et sur un retour à des solutions « naturelles ». Ces orientations ont été retenues dans le cadre d'un projet concernant l'aménagement de l'Isère dans le Grésivaudan. Elles sont présentées dans le projet « Isère Amont » du Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère. Si l'endiguement de l'Isère au niveau de Grenoble a fortement modifié les bords de la rivière, en dehors des quais, il subsiste aux abords mêmes de la ville des berges à l'aspect naturel. Ces espaces permettent la présence d'espèces végétales et animales à proximité du milieu urbain. Cette faune et cette flore, variées, sont spécifiques aux forêts alluviales. Elles représentent un atout notable pour l'Isère en tant qu'élément naturel mis à disposition des citoyens.

La perception visuelle à Grenoble, et particulièrement sur les berges de l'Isère, superpose deux niveaux. Des éléments proches appartenant à l'environnement immédiat, minéral et végétal, forment le paysage micro. Les quais présentent un caractère urbain prononcé, mais ils laissent place dans la boucle de l'Île verte à des berges très basses et presque sauvages au bord de l'eau. Les étudiants regrettent que la valeur paysagère des berges soit dégradée par des coupures dans la promenade le long des berges. Les passages des ponts sont particulièrement dissonants dans la partie la plus végétale. Des éléments plus lointains forment le paysage macro. Il s'agit des trois massifs montagneux qui entourent Grenoble : le Vercors, la Belledonne et la Chartreuse. Cette dernière est présente aux deux échelles du paysage du fait de sa proximité immédiate avec la ville. Ce sont alors le recul et l'ouverture du champ de vision qui donnent un attrait aux berges à travers les paysages et les perspectives offertes.

Figure 11 : Grenoble. Analyse paysagère des bords de l'Isère. Atelier

3. LES ANALYSES SOCIALES

Toute démarche de projet territorial comporte une phase d'analyse et/ou de diagnostic, fut-elle succincte, pour connaître le territoire et guider l'action. Les caractéristiques du territoire étant multiples, urbaine, sociale, paysagère, etc., il convient donc de s'intéresser au « social », qui désigne ce « *qui a rapport avec la société, qui concerne la vie sociale, qui la caractérise*⁷¹. »

Si nous admettons que le terme d'analyse signifie une « fragmentation d'un solide en entités plus petites, décomposition d'un objet en sous-ensembles indépendants⁷² », ou encore une « décomposition d'un tout en ses parties » et une « opération par laquelle l'esprit, pour parvenir à la connaissance d'un objet, le décompose en ses éléments⁷³ », par extrapolation, nous définirons l'analyse sociale comme une décomposition de la société ou de la vie sociale en ses parties ou une opération par laquelle l'esprit, pour parvenir à la connaissance de la société ou de la vie sociale, la décompose en ses éléments. L'analyse sociale apparaît alors comme une démarche très large, qui va s'intéresser, aux populations, aux individus, à leurs organisations, à leurs modes de vie, à leurs représentations et pratiques.

Afin de mettre en exergue les méthodes et les outils utilisées dans les analyses sociales, nous examinerons d'abord ceux mobilisés par les experts dans les projets à grande échelle, les projets de territoire et dans des projets à petite échelle, des projets de renouvellement urbain de quartier, d'aménagement d'espaces publics, puis ceux enseignés et mobilisés par les étudiants des ateliers de Master Sciences du Territoire, spécialité, projet urbain et d'IUP Aménagement et Développement Territorial, spécialité urbanisme. Ces étudiants se sont intéressés aux berges l'Isère à Grenoble, à leurs modes d'habiter. En partant de définitions étymologiques données aux berges comme « *bords exhausés d'un cours d'eau*⁷⁴ » et à habiter, comme « *demeurer, loger séjourner, résider, vivre* », ou « *occuper une habitation, un logis de façon durable*⁷⁵ », ils ont dû décomposer les différents modes d'habiter autour des berges, regarder quelles étaient les populations qui habitaient près des berges, quelles étaient les pratiques économiques, culturelles, de loisirs des habitants et des usagers de ces berges.

⁷¹ *Dictionnaire encyclopédique universel*. Paris, Précis, 1998.

⁷² LEVY J., LUSSAULT M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, 2003, p. 71

⁷³ *Dictionnaire encyclopédique universel*. Paris, Précis, 1998

⁷⁴ *Dictionnaire Petit Robert*. Paris, 1977.

⁷⁵ *Dictionnaire Petit Robert*. Paris, 1977.

3.1. Une brève histoire de l'analyse sociale⁷⁶

La démarche d'analyse sociale peut se décomposer en plusieurs phases : observer, recueillir des données sociales, les analyser. A ce propos, l'idée d'observer pour analyser un phénomène est très ancienne. Elle remonte aux premières observations en astronomie dès la préhistoire, vers 5 000 et 4 000 av. J.C. L'idée d'observer des phénomènes sociaux (peuples) est introduite un peu plus tard par les premiers explorateurs des nouveaux continents au XV^{ème} siècle, commence à se systématiser au XVII^{ème} siècle, s'étend au XVIII^{ème} siècle grâce aux encyclopédistes et aux autres intellectuels du siècle des Lumières et s'épanouit au XIX^{ème} siècle. Les penseurs de la fin du XVIII^{ème} siècle, tels que Quesnay ou Condorcet en France, Petty en Angleterre, pensent que l'observation peut permettre de connaître la société qui est envisagée comme un ensemble d'hommes, comme système de relations, d'échanges. L'observation emprunte alors aux sciences modernes qui naissent et se développent, sciences physiques et mathématiques, sciences naturelles, des méthodes : observer, chercher des régularités en vue de formuler des lois, calculer des statistiques pour établir des probabilités, plutôt que se fonder sur son intuition pour généraliser des tendances. L'enjeu de l'observation est celui qui anime le siècle des Lumières et qui sera repris au XIX^{ème} siècle par les grands Etats centralisés : rationaliser la compréhension du monde, rendre prévisible son évolution, donner les moyens d'agir sur la société pour permettre son progrès. Pour cela, l'homme doit savoir classer, dénombrer, recenser. La comptabilité administrative fournit les principales informations. Mais il est nécessaire rapidement d'obtenir d'autres informations que l'état civil, la fiscalité, la circonscription ne fournissent pas. Aussi au XIX^{ème} siècle, les enquêtes se multiplient aux USA, puis en France, en Angleterre et en Allemagne.

A la fin du XVIII^{ème} siècle, les premières enquêtes sociales majeures, réalisées à des fins philanthropiques mais aussi de contrôle, sont fondées davantage sur l'interrogatoire que sur l'expression libre et utilisent principalement la technique du questionnaire. Ainsi, en Angleterre, en 1787, de David Davies sur le budget familial des classes ouvrières et en 1799 de John Sinclair, agronome écossais, sur un *Etat statistique de l'Ecosse*. Ce dernier ouvrage repose sur le traitement de questionnaires adressés à toutes les paroisses écossaises. Il s'agit d'utiliser les réseaux de notabilité pour parvenir à un dénombrement aussi précis que possible de la population.

Toutefois, d'autres enquêtes de type monographique utilisent en même temps l'observation directe plus ou moins participante, le questionnaire ou l'entretien. Ainsi, en France, l'Académie des sciences morales et politiques charge Villermé d'étudier la classe ouvrière. Le rapport de Louis Villermé de 1840, *Tableau de l'état physique et moral des ouvriers employés dans les manufactures de coton, de laine et de soie*, est resté célèbre. Il décrit les conditions effroyables de travail et de logement des ouvriers. Au cours de la même période, c'est-à-dire dans les années 1830 et 1840, le docteur Guépin, l'économiste Adolphe Jérôme Blanqui⁷⁷ et le polytechnicien Victor Considérant, à partir d'études statistiques, démographiques, économiques et sociales, cherchent à comprendre le pourquoi des épidémies, des maladies et montrent que les mauvaises conditions d'hygiène et de logement sont à l'origine de la mortalité des ouvriers ou plus généralement des habitants des grandes villes. Frédéric Le Play utilise les mêmes méthodes pour révéler l'état global d'une société, notamment ouvrière, dans *Les ouvriers européens*, en 1855. En Angleterre, en 1844-45, Friedrich Engels utilise également

⁷⁶ Une partie de ce chapitre s'appuie sur *Les sciences sociales appliquées au XIX^{ème} siècle* dans DELAS J.-P. et MILLY B., *Histoire des pensées sociologiques*. Paris, Dalloz, 1997, pp. 37-40 sur *Méthodologie de l'observation sociale : comprendre, évaluer, agir* de HATZFELD H. et SPIEGELSTEIN J., Paris, Dunod, 2000.

⁷⁷ BLANQUI A.-J. a réalisé un rapport intitulé, *Des classes ouvrières en France pendant l'année 1848*, publié en 1849.

les mêmes méthodes pour étudier *La situation de la classe laborieuse en Angleterre* dans les grandes villes industrielles d'Angleterre, telles que Londres, Birmingham, Leeds, Manchester. Engels décrit les conditions de vie des habitants des grandes villes anglaises : entassement des habitants, mobilité de ces derniers, indifférence sociale à l'égard de leurs modes de vie, etc.

Au cours du XIX^{ème} siècle, après ces premières enquêtes et compte tenu des besoins en informations, une profusion de sociétés savantes et d'instituts de statistiques se développe. En France, Jacques Bertillon, responsable du bureau des statistiques de la ville de Paris, fonde l'Alliance Nationale pour l'Accroissement de la Population Française. Son frère, Alphonse Bertillon crée le service d'identité judiciaire de la préfecture de police de Paris et invente l'anthropométrie et l'identification par les empreintes digitales. Emile Cheysson élabore des méthodes quantitatives intéressantes dans son Institut du Travail en 1891 qui auront des répercussions plus tard sur l'INSEE. La France se dote du Bureau de la statistique générale en 1834, lointain ancêtre de l'INSEE et l'Angleterre de la Statistical Society of London en 1833.

C'est à cette époque que l'on découvre les moyennes, les écarts, les probabilités, les échantillons, et donc la possibilité de mettre en oeuvre une mathématique sociale, esquissée dans la correspondance entre Pascal et Fernet, systématisée par Bernoulli, et développée depuis le XVIII^{ème}. Des liens entre la mathématique sociale et la comptabilité d'Etat se nouent d'entrée de jeu. La notion de probabilité devient l'outil intellectuel adéquat pour rendre compte des régularités statistiques de phénomènes apparemment individuels. A ce titre les travaux du mathématicien belge, Lambert Adolphe Quételet, sur la criminalité, *Le suicide* de Emile Durkheim et les travaux de l'allemand Ernst Engel sur les budgets ouvriers sont exemplaires. La démarche de l'époque consiste donc à chercher des discriminants objectifs qui rendent compte des différences de comportements entre individus : âge, sexe, niveau d'étude, etc. Elle vise à découvrir des régularités, à les mesurer et à établir des catégories de comportement en fonction des discriminants sociaux des individus.

Dans le champ de l'urbain, dès la fin du XIX^{ème} siècle, des sociologues commencent à mobiliser l'ensemble de ces méthodes pour comprendre différents phénomènes sociaux.

Maurice Halbwachs, un des premiers sociologues français de l'urbain, essaye de comprendre des problèmes de morphologie urbaine (étude de la forme) et de morphologie sociale (étude des répartitions des catégories sociales, des dynamiques démographiques et socio-économiques). Dans sa thèse intitulée, « *Les expropriations et le prix des terrains à Paris* » (1860-1900), soutenue en 1909, il tente de comprendre les transformations urbaines intervenues dans Paris. Pour cela, il observe, d'une part, les transformations matérielles dans l'espace (les démolitions, les constructions, les expropriations, etc.), et les transformations démographiques (arrivée, départ de population, type de population) qu'il considère comme l'indice des besoins collectifs, en recueillant des données quantitatives et qualitatives ; et d'autre part, il retrace l'évolution des prix du terrain à Paris entre 1860 et 1900, et la met en relation avec l'évolution des expropriations. Pour lui, la morphologie urbaine s'explique certes par des facteurs économiques, historiques ou politique, mais surtout par des facteurs sociologiques que sont les représentations collectives et les besoins sociaux. Dans un ouvrage portant sur la morphologie sociale⁷⁸, il définit cette dernière et développe une méthode qui s'appuie sur le recueil et le traitement statistique de données quantitatives, permettant de mesurer la densité de population dans les grandes villes, les migrations, l'âge, le sexe, la mortalité, etc. des populations.

⁷⁸ HALBWACHS M., *Morphologie sociale*. Paris, Armand Colin, 1970, 190 p.

Georg Simmel, philosophe et sociologue allemand, observe également la grande ville et le comportement des citoyens. Il caractérise la ville comme une croissance géométrique d'échanges économiques et sociaux et définit le comportement des citoyens comme un comportement intellectuel, rationnel, blasé, réservé, libre, individualiste et excentrique, dû à la vie dans les grandes villes. Son analyse est fondée sur de l'observation qualitative des comportements des citoyens et sur des monographies de ville (Rome, Florence, Venise, Berlin).

Les sociologues de l'École de Chicago, quant à eux, invitent à analyser tout ce qui fait la ville : son organisation sociale, économique, mais également ses institutions, les relations entre individus, les moyens de communication, les nouveaux métiers, les comportements des citoyens et en particuliers ses dysfonctionnements tels que la criminalité, la marginalité. Ils proposent cette analyse à différentes échelles : à l'échelle macroscopique, de la ville⁷⁹, à l'échelle microscopique, du quartier⁸⁰, d'un espace de rencontre, voire lié à un type de groupe ou d'individu⁸¹. Ils mobilisent des méthodes qualitatives telles que les documents personnels (les lettres personnelles, l'histoire de vie écrite ou racontée), l'observation directe, les entretiens non-structurés ou structurés, les récits de vie, les sources documentaires (dossiers de la presse, des tribunaux, des agences du travail social, de compagnie du téléphone, etc.), des méthodes quantitatives telles que les recensements, les statistiques et des méthodes multiples à la fois qualitatives et quantitatives.

Au cours du XX^e siècle, la technique du questionnaire apparaît comme un instrument privilégié de recherche de données utilisables pour la quantification et est utilisée de plus en plus avec celle des échantillons. Le développement de ces techniques est à mettre en rapport avec le monde des grandes bureaucraties économiques, du taylorisme, de la production de série et des mass médias. Ainsi, la représentativité des échantillons aléatoires est utilisée dans l'industrie pour juger de la qualité de la production. Et en 1934, aux États-Unis, G. Gally applique les premières techniques de l'enquête sociale à des échantillons représentatifs et ouvre un domaine considéré comme individuel, fluctuant, qualitatif, l'opinion, à l'étude quantitative. Il fonde l'American Institute for Public Opinion. En France, en 1938, Jean Stoetzel crée l'Institut Français d'Opinion Publique avec quelques amis. Aujourd'hui, le sondage d'opinion publique connaît un grand développement car la demande sociale, politique et médiatique est grande. Les hommes politiques et la presse commandent et payent la plupart de ces sondages auprès de différents instituts de sondage : SOFRES, IPSOS, etc.

Dans le champ de l'urbain, dès les années 1950-60 des sociologues tels que Paul-Henry Chombart-de-Lauwe⁸² ou Raymond Ledrut⁸³, analysent la ville à différentes échelles qu'ils nomment unités de vie, en partant de l'échelle du logement pour finir sur celle des agglomérations, en passant par les échelles de quartier, de secteur. Ils s'intéressent aux pratiques, aux valeurs, aux besoins, aux aspirations, aux modes de vie, aux relations sociales entre habitants, usagers ou acteurs. Ils cherchent en utilisant des méthodes quantitatives et qualitatives à définir des différenciations sociales et spatiales, des homogénéités ou des hétérogénéités sociales et urbaines.

⁷⁹ PARK, R. E. and BURGESS E. W., *Introduction to the science of sociology*. Chicago and London, The University of Chicago Press, 1969 (third published, first published : 1921), 1040 p.

⁸⁰ WIRTH L., *Le ghetto*. Grenoble, PUG, collec. Champ Urbain, 1980, 309 p.

⁸¹ ANDERSON N., *The Hobo : The Sociology of the Homeless Man*. Chicago, University of Chicago, 1923, 302 p.

⁸² CHOMBART-DE-LAUWE P.- H. et alii., *Paris et l'agglomération parisienne*. Tome premier, l'espace social dans une grande cité. Paris, PUF, 1952, 261 p., Tome II, méthodes de recherche pour l'étude d'une grande cité. Paris, PUF, 1952, 109 p.

⁸³ LEDRUT R., *L'espace social de la ville. Problèmes de sociologie appliquée à l'aménagement urbain*. Paris, Anthropos, 1968, 370 p.

Aujourd'hui, Yves Grafmeyer⁸⁴, Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot⁸⁵, héritiers de la tradition de l'Ecole de Chicago et de la sociologie urbaine française des années 1950 et 1960 font des analyses identiques. Les échelle de la ville et du quartier sont des échelles privilégiées pour leur analyse des modes de vie, des phénomènes de ségrégation, de distance et de proximité socio-spatiales. Ils cherchent en s'appuyant sur des techniques quantitatives (données des recensement, etc.) et qualitatives (entretiens, récits de vie) à définir l'occupation socio-spatiale des territoire et à comprendre les pratiques et les stratégies des habitants mises en oeuvre dans leurs trajectoires et leurs mobilités.

3. 2. L'analyse sociale de la grande à la petite échelle

Les démarches d'analyse sociale mobilisent des techniques d'enquête développée depuis plus de deux siècles. Toutefois des différences de démarche apparaissent quand on passe d'une analyse de la grande échelle à celle de la petite échelle. Si à l'échelle macroscopique, il s'agit de gommer la complexité et de faciliter la lecture d'une entité et donc de mesurer des régularités, des fréquences de caractéristiques, à l'échelle microscopique, il n'est plus seulement question de cela, il s'agit également de mettre en avant la complexité d'un territoire, de « mesurer » l'épaisseur de la vie quotidienne, voire de montrer une vie sociale (des usages et des interactions) en train de se faire.

Ainsi, dans les analyses sociales à la grande échelle, les chargées d'études ou les chercheurs ont tendance à mobiliser des techniques quantitatives, plus à même, selon eux, à mesurer les régularités, les fréquences et à caractériser simplement le territoire. Dans les analyses sociales à petite échelle, ces chercheurs ont tendance à mobiliser à la fois des techniques quantitatives et qualitatives. Les techniques quantitatives permettent de caractériser rapidement le territoire. Les techniques qualitatives permettent de comprendre la complexité d'un territoire, de définir sa vie quotidienne (usages, pratiques, représentations, interactions) et de montrer sa singularité.

Examinons les démarches d'analyse sociale mobilisées par des professionnels, chargés d'études dans des projets grenoblois à grande et petite échelle, puis par les étudiants des ateliers de master « projet urbain » et de la deuxième année d'IUP.

3. 2. 1 Des exemples d'analyse sociale à grande échelle réalisés par des professionnels

Dans le « schéma directeur de la région urbaine de Grenoble » de 2000, il n'est pas fait mention aux notions d'analyse ou de diagnostic. Les auteurs parlent de profil. Il s'agit pour eux de dresser un profil du territoire « région urbaine grenobloise », en le caractérisant en termes :

- d'inscription dans le territoire,
- de population et d'urbanisation,
- d'économie,
- de déplacements,
- d'activités extérieures, d'espaces, de paysages,
- de ressources naturelles et de risques,
- de grands équipements,

⁸⁴ GRAFMEYER Y., *Quand le Tout Lyon se compte...* Lyon, PUL, 1992, 216 p.

⁸⁵ PINCON M. et PINCON-CHARLOT M., *Dans les beaux quartiers*. Paris, Seuil, 1989, 254 p.

- d'intercommunalité
- et de prospectives.

Le temps consacré à l'analyse est associé à la définition des enjeux pour le territoire et occupe une place mineure dans le document (20 pages sur 186 pages). La part de l'analyse sociale est encore plus faible. Dans la partie « profil », rien n'est dit sur les méthodes mobilisées. Les auteurs font souvent références à des données existantes, aux données statistiques de l'INSEE et de la Direction Générale des Impôts, et ne mettent pas en œuvre de techniques particulières pour observer. Ils les représentent graphiquement et cartographiquement.

Dans le « *programme local de l'habitat* » de 2004, il est fait largement mention au diagnostic. Ce dernier occupe près de la moitié du document (40 pages sur 112). Le diagnostic est orienté puisqu'il cherche à qualifier l'habitat et les situations d'habiter. Il se décline en fonction de :

- l'évolution démographique de l'agglomération,
- l'évolution du parc de logements,
- le marché immobilier et foncier,
- le renforcement des disparités socio-spatiales,
- les besoins en logement bon marché et les réponses à trouver pour les demandes spécifiques.

Les données mobilisées concernant l'évolution démographique, le parc de logement sont des données quantitatives ou statistiques existantes, provenant de l'INSEE (traitées par l'AURG), de la Direction Département de l'Equipement (DDE), et de la Direction Régionale de l'Equipement (DRE). D'autres données quantitatives existantes sont également mobilisées : des données concernant les prix des logements, recueillies auprès de la Direction Générale des Impôts (notamment des données de la base (Eil), des données se référant à la demande de logement social, aux situations d'hébergement, recueillis auprès de l'Observatoire de la Demande de logement social, des bailleurs sociaux, du milieu associatif (Un toit pour Tous), des services communaux et intercommunaux pour l'habitat et des Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS).

L'ensemble de ces données sont traitées de manière statique, représentées de manière cartographique et graphique et font l'objet de comparaison dans le temps (comparaisons entre 1990 et 1999, 1985 et 1999, 1994 et 2001) et dans l'espace (entre communes de l'agglomération, entre ville-centre et reste des communes de l'agglomération, etc.). Peu, voire pas de données qualitatives sont mobilisées. Peu de données ont été construites, à l'exception des données d'une étude-diagnostic sur l'accueil des gens du voyage réalisée par le cabinet Etudes et Actions à la demande de la Préfecture et du Conseil Général de l'Isère.

Dans le cadre du « *grand projet de ville Grenoble/Saint-Martin-d'Hères* » de 2001-2006, un état des lieux du territoire présente des éléments d'analyse sociale. Il occupe un quart du document, et l'analyse sociale, un dixième. Cette analyse sociale assez succincte porte sur :

- la fonction résidentielle en mutation du territoire,
- la situation sociale fragile,
- et l'économie peu dynamique.

Les données mobilisées sont essentiellement quantitatives. Elles proviennent des organismes HLM, de l'AURG et des services communaux. Les auteurs font notamment fait référence à l'enquête sociale de 1997 réalisée par l'AURG dans le parc social. Une carte et des photographies illustrent cet état des lieux.

Dans le « *plan local d'urbanisme de Grenoble* » de 2005, une part importante du document est consacrée à la présentation sociale et urbaine du territoire grenoblois, soit près de 200 pages sur plus de 450 pages. Un diagnostic territorial a été mené. Le diagnostic social porte sur :

- la démographie et le peuplement,
- l'habitat,
- l'économie, les emplois et les activités,
- les équipements et les services.

Les données mobilisées sont exclusivement quantitatives et existantes. Elles proviennent des Recensements de la Population Générale (RPG) de l'INSEE, traitées par l'AURG, de cette dernière également, des services communaux, de l'observatoire immobilier des notaires de l'Isère, de la DRE (SITADEL) et de la DGHUC (Direction Générale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Construction) du ministère de l'équipement et du logement. Elles sont traitées de manière statistique et représentées de manière cartographique et graphique. Elles font l'objet de comparaison dans le temps (comparaisons entre 1990, 1999, 2004) et dans l'espace (entre quartiers de Grenoble, entre Grenoble, communes de l'agglomération, et région urbaine de Grenoble, etc.).

Figure 12 : Grenoble. Les dynamiques démographiques du schéma directeur. Exemples de données socio-démographiques recueillis par l'INSEE, traitées et représentées de manière cartographique par l'AURG. Agence d'urbanisme.

L'analyse sociale à grande échelle reste une analyse très classique, qui mobilise des données existantes, plutôt quantitatives. Elle en produit également quand elles sont inexistantes et nécessaires à la compréhension du territoire. Elle suit les préconisations données dans différents guides méthodologiques sur les diagnostics territoriaux. Les raisons explicatives de cette mobilisation de données quantitatives sont :

- intention des acteurs d'obtenir un premier état des lieux du territoire, et donc de recueillir des données quantitatives souvent existantes qui sont rapidement analysables, tout en laissant peut-être la possibilité d'approfondir par la suite, au cours de projet, l'analyse, si nécessaire.
- mobiliser des données existantes pour être efficace économiquement,
- mobilisation de techniques quantitatives pour objectiver la réalité, rechercher des régularités,
- croyance dans les techniques quantitatives comme des techniques plus scientifiques, objectives,
- volonté de superposer l'ensemble des données (sociales, urbaines, environnementales, etc.) pour identifier les potentialités et les dysfonctionnements du territoire
- et donc nécessité de recueillir des données similaires, de les traiter et de les représenter de manière identique.

3. 2.2 Des exemples d'analyse sociale à petite échelle réalisés par des professionnels

Dans le cadre du dossier ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) de 2004-2008 pour conventionner le « *projet urbain Mistral/Eaux-Claires* », une partie du document est consacré à la « présentation » de ce territoire (une dizaine de pages sur 100 pour caractériser ce secteur). La part présentant les caractéristiques démographiques, socio-économiques, des logements et des équipements y est très faible. Les données sont majoritairement des données quantitatives existantes obtenues auprès du bailleur social Actis et des services communaux de la ville de Grenoble. Ces données font l'objet de comparaison dans le temps et

l'espace (entre le quartier et le reste de la ville de Grenoble). Quelques données qualitatives telles que celles relatives à l'état du bâti des logements et des équipements sont mobilisées.

Dans le cadre du même projet de renouvellement urbain, une démarche d'analyse particulière est mobilisée par l'équipe d'urbaniste BazarUrbain pour définir « *une place pour trois quartiers (Mistral/ Eaux-Clares/Rondeau-Libération)* ». Cette démarche combine des techniques qualitatives avérées (entretien, observation) dans le cadre de parcours-atelier collectifs. Ces parcours collectifs consistent à demander à des habitants, à des acteurs professionnels des quartiers et à des usagers de parcourir un cheminement allant d'un des trois quartiers à une place, objet d'analyse, tout en le photographiant. La restitution des photographies dans le cadre d'atelier fait émerger une parole sur les fonctions et les usages de la place, actuelles et futures. L'analyse de ces données est illustrée par des photographies significatives et des paroles d'habitants, ainsi que des dessins d'artistes.

Figure 13 : Grenoble. Quartier Mistral. Parcours collectifs. Agence Bazar urbain

Dans le cadre d'un autre projet de renouvellement urbain, celui des quartiers Ouest de la ville d'Echirolles, quartiers qui ont fait l'objet de réflexions et d'actions au titre d'un Programme d'Initiative Communautaire Urban II (PIC Urban) 2001-2006 et du contrat de ville de l'agglomération grenobloise 2000-2006, un « *atelier photographique et sociologique : production d'un point de vue commun sur le secteur Ouest d'Echirolles*⁸⁶ » (Duarte, 2002) s'est déroulé entre 2001 et 2002. Cette démarche d'atelier qui s'est réalisée pour et par les habitants, avec l'aide d'Anne-Marie Louvet⁸⁷, photographe, et de Paulette Duarte, sociologue⁸⁸, avait la prétention de mettre les habitants en situation de faire, de permettre une production d'analyse habitante et d'associer au plus tôt les habitants aux projets de quartier.

La prise de vue photographique est certes un processus individuel, mais la mise en commun envisagée de photographies individuelles lors de séances d'atelier avec expositions, projections de photographies sous forme de diapositives, commentaires, explicitations des intentions des habitants-photographes devait permettre à ces derniers de partager leur vécu, d'élaborer collectivement un diagnostic de représentations sociales et photographiques communes sur leur cadre de vie et donc de proposer l'image la plus juste du secteur, ainsi que des aspects à traiter. Aussi, le passage par la photographie, complété par un recueil de paroles, déjà expérimenté depuis le milieu des années 1970 (Ledrut, 1973)⁸⁹, semblait une méthode à la fois ludique, esthétique et scientifique pour accéder au vécu et aux souhaits des habitants.

Cette méthode de « recueil de représentations sociales activées par l'usage de la photographie » a donc permis de réaliser un diagnostic habitant des Quartiers Ouest qui a été

⁸⁶ DUARTE P., *Atelier photographique et sociologique : production « d'un point de vue commun » sur le secteur Ouest d'Echirolles*. Rapport d'étude pour la ville d'Echirolles, mission politique de la ville-vie des quartiers, 2002, p.

⁸⁷ La mission d'Anne-Marie Louvet avait un double objectif : pédagogique et artistique. D'une part, lors de l'atelier, elle devait aider d'un point de vue technique et artistique les habitants de ces quartiers à réaliser des photographies sur des thèmes et des sous-quartiers et à en faire une analyse et une sélection collective. D'autre part, par un travail d'auteur, elle avait à construire et à transmettre sa propre représentation photographique du secteur, en traitant de façon plus approfondie et personnelle des thèmes choisis par elle.

⁸⁸ En tant que sociologue, ma mission était pédagogique et analytique. Je devais participer à l'animation de l'atelier, en suscitant la parole des habitants sur leur quartier, enregistrer leurs commentaires, développer une analyse portant sur les représentations et les arguments exprimés et consigner ce processus de production « d'un point de vue commun » par écrit.

⁸⁹ Dès le milieu des années 1970, Raymond Ledrut avait utilisé le support photographique pour susciter les représentations des habitants à l'égard de leur cadre de vie. Et depuis les années 1980, des équipes constituées de photographes et de sociologues, tels que Faut-Voir, avaient donné la parole et prêté des appareils photographiques à des habitants pour qu'ils photographient leur quartier et en parlent.

présenté sous la forme de treize grands panneaux d'exposition composées d'images et textes significatifs⁹⁰.

Figure 14 : Echirolles. Travaux photographiques des habitants encadrés par A-M. Louvet et P. Duarte.

L'analyse à petite échelle (quartier, îlot, espace public) semble plus innovante dans la mise en œuvre de techniques. Les professionnels développent des techniques plus qualitatives et combinent souvent des techniques quantitatives et qualitatives. Les raisons sont une compréhension d'une réalité complexe nécessitant une construction méthodologique appropriée et une présence d'un territoire restreint qui permet le développement et la maîtrise de ces techniques.

3.3 Retours sur expérience dans l'atelier « habiter les berges »

A la grande échelle, les étudiants de l'atelier « projet urbain » de 2007 ont mobilisé des données socio-démographiques, socio-économiques et des données sur l'habitat pour caractériser les territoires urbains de l'agglomération grenobloise traversés par l'Isère. Ils ont caractérisé ces territoires à l'échelle de l'agglomération, puis à celle des villes dans un premier temps. Puis, par la suite ils ont caractérisé les quartiers de la ville de Grenoble bordés par les berges de l'Isère.

Ils ont mobilisé des données quantitatives existantes : données de l'INSEE, données IRIS, données présentes dans les PLU et les PLH des différentes communes, données quantitatives produites à l'occasion de dispositifs de revalorisation de l'habitat (Résorption de l'habitat insalubre (RHI), etc.)

Les observations directes, les enquêtes et les entretiens ont permis aux étudiants de se rapprocher du terrain. Les personnes ressources qu'ils ont rencontrées sur leur lieu d'habitat leur ont permis de dégager des pistes de réflexion. De l'ensemble de ces rencontres ponctuelles, ils ont réalisé un travail d'interprétation pour identifier les contraintes et les opportunités puis les enjeux clés sur l'ensemble du territoire.

A la petite échelle pour caractériser les quartiers bordant l'Isère ont certes mobilisé des données quantitatives : données socio-démographiques, données sur l'habitat. Mais ils ont également construit des méthodes pour recueillir les usages des berges de l'Isère, les ambiances, ainsi que les représentations à l'égard de ce cours d'eau et des berges. Ces méthodes ont été quantitatives et qualitatives : le questionnaire, l'observation, parfois participative, en photographiant, en prenant des notes, l'interview d'habitants et d'usagers, la carte mentale.

Figure 15 : Grenoble. Enquête sociale et représentation mentale par les habitants. Atelier

Dans les quartiers le long de l'Isère, ils ont observé une évolution : les habitants appartiennent de plus en plus aux catégories sociales aisées. La forte demande en logements et l'offre insuffisante engendre une augmentation de la valeur foncière. Par ailleurs, la population jeune,

⁹⁰ Ces treize panneaux ont fait l'objet d'une exposition « Regards sur les quartiers Ouest » au musée des Moulins de Villancourt de mars à avril 2002..

étudiante est en hausse. Le nombre des ménages augmente, mais le nombre de personnes par ménage est en baisse. Ce phénomène s'accompagne d'une hausse des logements de petite superficie dans le vieux Grenoble. L'habitat présent sur les berges est relativement ancien, une large majorité du parc date d'avant 1948 et présente une forte valeur patrimoniale notamment dans le centre ville. Le prix élevé du foncier et sa rareté restent les problèmes majeurs de Grenoble.

Les quais de l'Isère ont également été jugés comme manquant d'attractivité. La fréquentation des berges de l'Isère dépend en partie de l'offre à la fois commerciale et récréative qui contribue à structurer l'espace urbain, à rythmer la vie urbaine, à fabriquer de « l'urbanité ». Et le taux de fréquentation observé sur les quais et leurs rues adjacentes, au niveau du centre ville, de la Porte de France à l'Île Verte reste faible. Le recensement des activités économiques et touristiques a permis de souligner deux grandes logiques territoriales. Une première exclut l'Isère de son fonctionnement économique. Les pôles touristiques et commerciaux sont présents à proximité des quais mais tournent le dos à l'Isère : qu'ils s'agissent des deux musées pour les pôles touristiques ; ou de la place aux Herbes, de la Grande Rue et du Boulevard Gambetta pour le commerce. En revanche, la seconde logique intègre l'Isère. Il s'agit du linéaire des *pizzerias*, situé le long des quais ainsi que le téléphérique, qui caractérisent fortement les quais de l'Isère au centre-ville.

En marge du pôle commercial principal que constitue le quartier autour de la place aux Herbes, les quais de l'Isère ne font pas office de pôle commercial, ce n'est pas un élément fédérateur, la structure commerciale est en effet peu diversifiée et s'est spécialisée dans la restauration italienne. L'Isère constitue un lieu de passage entre ces différents espaces, elle n'est pas un lieu attractif pour les activités commerciales et culturelles qui se localisent préférentiellement dans les pôles à proximité que sont la Bastille et l'hyper centre. L'Isère pourrait néanmoins constituer une dynamique de développement importante, du fait de son potentiel patrimonial.

Conclusion

L'analyse sociale apparaît comme une phase nécessaire pour connaître un territoire. Toutefois, dans le cadre du projet à grande échelle, plusieurs questions se posent : A quels moments doit-on faire de l'analyse sociale ? Au début du projet exclusivement, à tous les moments du projet ? Doit-on analyser sans fin un territoire ou doit-on orienter l'analyse en vue d'objectifs ou d'enjeux ? Doit-on préférer une démarche de diagnostic⁹¹ social qui bien que proche de celle de l'analyse sociale, semble orientée, et préférer l'identification des potentialités et des dysfonctionnements sociaux d'un territoire ? Quelles données à recueillir et à analyser pour qu'elles soient significatives d'un territoire à grande échelle ? Doit-on recueillir et analyser des données sur les modes de vie, les phénomènes sociaux, en mobilisant celles qui existent et/ou en produisant de nouvelles, multiplier à grande et à petite échelle les observations, quitte à les superposer et à les recouper ? Doit-on élargir, séquencer le territoire ou « zoomer », en laissant apparaître un territoire fluctuant, qui s'étend et se rétrécit en fonction des observations et des analyses ? Comment concilier l'analyse à grande et à petite échelles ? Comment concilier les différentes analyses, et notamment l'analyse sociale à l'analyse typo-morphologique, paysagère ?

⁹¹ Dans le Dictionnaire encyclopédique universel, Précis, 1998, le terme de diagnostic signifie : « Identification d'une maladie par ses symptômes, et par extension, évaluation d'une situation donnée, ou jugement porté sur telle conjoncture, tel ensemble de circonstances. »

A la phase d'analyse, doit succéder celle de synthèse, une « *opération mentale qui consiste à regrouper des faits épars et à les structurer en un tout.*»⁹². Nous devons donc classer, ordonner, choisir les données pour mieux caractériser le territoire. Pour réaliser cette synthèse, une question se posera : quelles données synthétiser pour qu'elles soient significatives, et non réductrices, d'un territoire et d'un projet à grande échelle ?

⁹² *Dictionnaire encyclopédique universel*, Précis, 1998.

4. LES ANALYSES DES MOBILITES ET DEPLACEMENTS

Quatrième angle d'approche de notre démarche de recherche, la question de la mobilité et des déplacements constitue un mode d'analyse quelque peu spécifique par rapport aux trois autres (la morphologie, le paysage, le social). En effet il constitue de moins en moins un angle d'approche en soi mais plutôt une façon d'aborder les trois autres par une lecture transversale. Comprendre les modes de déplacement d'une population et leur logique de mobilité sur un vaste territoire impliquerait tout à la fois une dimension sociale, une dimension technique d'analyse du réseau viaire en tant que telle et une dimension paysagère.

Dans un pays de tradition d'ingénieurs comme la France, dans lequel l'urbanisme tarde à naître et dans lequel les savoirs sur la ville et le territoire sont fortement cloisonnés, la dimension technique de l'infrastructure dans l'analyse de la mobilité et des déplacements domine jusqu'à récemment. Fondé en 1746 pour assurer la création d'un véritable réseau national, le corps des Ponts et Chaussées ne pense pas la ville comme un objet spécifique, un territoire autonome mais comme un élément d'un projet de réseau. Les « ponts » regardent le territoire d'en haut, en fonction d'un projet d'infrastructure routière ou ferroviaire. Cette vision technique, réticulaire de l'équipement du territoire va jusqu'à se traduire dans l'étymologie du mot « route ». La route est la *via rupta* (voie cassée) des Romains : une voie carrossable destinée à la liaison entre les localités et à la desserte des zones rurales. C'est un espace en relief par l'accumulation de matière. Elle est surélevée par rapport aux champs pour ne pas se transformer en rivière à la moindre pluie. Ce faisant c'est un espace au-dessus du territoire avec une notion de passage, d'étrangeté avec le paysage d'où les expressions « être sur la route » ou « route panoramique ». La route est un tracé technique, envers et contre la nature. C'est la volonté d'affirmation d'un pouvoir technique⁹³.

Simple point ou nœud sur un réseau à l'échelle territoriale, les villes possèdent aussi leur propre réseau viaire. Géré jusqu'à la Révolution française par des administrations seigneuriales ou municipales dépassées par les événements, sa prise en charge par les communes sera une des doléances des bourgeois de 1789. Confié à un service de la voirie sous la responsabilité d'un architecte-voyer, le réseau viaire des grandes villes françaises se modernise considérablement à partir du Second Empire et des travaux d'Hausmann à Paris. Cette distinction entre gestion de la route (voie extra urbaine) et de la rue (voie urbaine) perd de sa pertinence avec la considérable urbanisation du territoire depuis la « révolution industrielle ».

Une recomposition des savoirs s'opère depuis quelques années, perceptible à travers l'apparition de nouveaux documents d'urbanisme (p. ex. les Plans de Déplacement Urbain, PDU) ou concepts comme celui de la « route apaisée ». Cette évolution se traduit par le passage dans le mode analytique d'un territoire de projet (d'infrastructure généralement) à celui d'un projet de territoire dans lequel les infrastructures sont à analyser au même titre que d'autres composants de l'analyse territoriale (les modes de vie, l'économie, l'histoire, les jeux d'acteurs, etc.). Quelles conséquences ont ces évolutions sur les outils de l'analyse de la mobilité et des transports à grande échelle, sur un territoire aux contours flous qui s'étend aussi bien sur des voies urbaines qu'extra urbaines ?

Il y a en effet une dichotomie historique des modes d'analyse des réseaux de transport entre territoire et villes. Du côté du territoire se trouvent les ingénieurs, la route et leur maillage en

⁹³ *A contrario*, la « rue », du latin *ruga* (la ride ou le sillon) désigne un espace en creux par soustraction de matière (d'où l'expression « descendre dans la rue »). C'est un espace limité avec une notion de milieu, en contact direct avec son environnement (d'où l'expression « trainer dans la rue »).

étoile à partir de Paris pour la France ou sur le modèle de la grille en Italie (centuriation) ou en Amérique du Nord. Du côté de la ville ou des villes devrions-nous dire (chacune étant originale et possédant son propre réseau viaire et sa propre administration en charge de la voirie), se trouvent les architectes-voyers, la rue et un maillage du réseau qui peut prendre la forme, selon les éléments générateurs du plan, d'un système en grille (un plan en damier), radio-concentrique (un noyau urbain unique), polynucléaire (multiplicité de noyau urbain) ou linéaire (une rue, un canal, un front d'eau).

La puissance du corps des Ponts dans un pays centralisateur combinée à la faiblesse historique des services municipaux en charge de la voirie dans les villes fait que le modèle dominant d'analyse des transports est celui de l'ingénieur en France. Elle est à son comble quand les méthodes d'analyse des réseaux sont appliquées à Paris par Haussmann et ultérieurement dans toutes les autres villes de Province. Le même phénomène est observable dans d'autres villes comme le Barcelone de Cerdà ou le Vienne d'Otto Wagner.

La réaction à ce mode d'analyse principalement technique de l'infrastructure est portée à la fois par l'analyse pittoresque et par l'analyse des tissus urbains.

4.1. L'analyse pittoresque ou la perception du territoire en mouvement

La contemplation de la ville comme un spectacle ou un paysage est une tradition fort ancienne comme nous l'avons expliquée plus haut (cas des gravures de villes fortifiées par exemple). L'analyse pittoresque de la ville découle de cette tradition, mais elle introduit le mouvement dans la perception. Elle s'appuie sur les traditions britanniques et germaniques du paysage urbain (*townscape*) qui remonte à Camillo Sitte et Raymond Unwin. « *Ces architectes ont en commun de relier dans une opérationnalité immédiate l'analyse et le projet. Héritiers de Ruskin et Pugin ils voient dans l'enlaidissement des villes et dans l'uniformisation du paysage urbain le symptôme d'un mal social qu'il faut corriger. Et l'introduction du pittoresque dans le projet se pare de vertus thérapeutiques* »⁹⁴.

La première remise en cause des modes d'analyse techniques des transports est faite sur la base de ces critères esthétiques et historiques⁹⁵. En 1889, Camillo Sitte, architecte et historien d'art autrichien, publie *Der Städtebau*⁹⁶ qui constitue une vive réaction aux travaux de voirie du Ring viennois et à leurs tracés géométriques appliqués par des ingénieurs ne privilégiant que l'approche technique. C. Sitte oppose aux tracés géométriques et réguliers de la ville moderne ceux de la ville médiévale européenne. Alors que les « haussmanniens » ne voient dans celle-ci que le chaos, il y recherche des règles et des principes constitutifs qui seraient à la base de l'organisation de ses formes urbaines. C. Sitte est parmi les premiers à montrer qu'il n'y a jamais de hasard et ce faisant, pose les premiers jalons de l'analyse des tracés de la ville.

L'influence de Sitte se fait sentir dans toute l'Europe du Nord à travers le mouvement des cités-jardins d'Ebenezer Howard. En Angleterre, Raymond Unwin, l'architecte des premières cités-jardins, propose en 1909 dans son manuel d'analyse urbaine *Town Planning in Practice*⁹⁷, un mode d'analyse des villes. Il s'agit de fournir à la suite du vote de la première loi d'urbanisme la même année des outils aux futurs urbanistes. L'objet est de redonner de la

⁹⁴ PANERAI P., DEPAULE J.-C. et DEMORGON M., *Analyse urbaine*, op. cit., p. 28.

⁹⁵ C.f. la campagne de Victor Hugo contre la démolition du vieux Paris ou le mouvement Arts and Crafts au Royaume-Uni.

⁹⁶ SITTE C., *L'art de bâtir les villes, l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris : L'Équerre & Vincent, 1980 (traduction de *Städtebau, nach seinen Künstlerischen Grundzätzen*, Vienne, 1889), 188 p.

⁹⁷ UNWIN R., *L'étude pratique des plans de ville*, Paris : L'Équerre, coll. Formes urbaines, 1981, 370 p., cartes, plans et ill., biblio., traduit de l'anglais, *Town Planning in Practice, An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*, Londres : Fisher Unwin, 1909.

cohérence au corps urbain après des décennies d'urbanisme libéral et anarchique produit de la ville industrielle. R. Unwin vise à dépasser l'échelle du lotissement et la logique individuelle pour penser la ville à une échelle plus large. Dans celle-ci il reconnaît l'importance des grands tracés historiques dans la constitution d'une possible armature urbaine. Il reconnaît aussi l'influence de la dimension esthétique des tracés de voirie comme amorcée par Camillo Sitte.

Les chercheurs américains font passer la réflexion de l'esthétique des villes à celle de la route. Pays précurseur de l'Europe en matière d'utilisation de l'automobile, de construction d'autoroutes et d'étalement urbain, les Etats-Unis le sont aussi, dès la fin des années 40 pour que l'étalement urbain que subit le territoire soit au cœur du débat public. Celui-ci s'étend des écrits de Jane Jacobs sur le retour à la ville à ceux de Robert Venturi et Denise Scott Brown sur l'esthétique du strip⁹⁸. Parmi ces travaux ceux de Christopher Tunnard et Kevin Lynch nous intéressent particulièrement car ils se situent dans la lignée de l'approche esthétique de la voirie mais qu'ils étendent à l'échelle territoriale.

Une recherche de l'Université de Yale, menée dès 1949 par un paysagiste d'origine canadienne, ancien membre du groupe MARS et collaborateur de Gropius, Christopher Tunnard, débouche sur un ouvrage séminal de 1963 : *Man-Made America : Chaos or Control ?*⁹⁹ « Il se présente comme un manuel proposant une série de prescriptions afin de contrôler l'étalement urbain. Le but des auteurs est principalement d'en réduire le chaos visuel à travers une double réforme : réforme des formes de l'urbanisation contemporaine mais aussi réforme des pratiques paysagistes »¹⁰⁰. Cette approche de la route dans une lignée réformatrice des *parkways* en appelle à coupler approche technique et esthétique, à percevoir l'autoroute non pas « comme un problème technique mais comme une entité esthétique, un morceau de sculpture ou d'architecture, fait de terre, d'asphalte, de béton, d'acier, de buissons et d'arbres »¹⁰¹.

Dans la même lignée, Kevin Lynch, urbaniste-architecte et enseignant-chercheur au MIT qui a développé une approche psychosociologique des questions urbaines dans *L'Image de la Cité*¹⁰², s'associe au début des années 60 avec son jeune assistant Donald Appleyard sur un projet de recherche innovant : *l'Highway project*. Il débouche en 1964 sur l'ouvrage *The View from the Road* dans lequel on se place du point de vue du conducteur et de sa perception du territoire¹⁰³. Si le premier ouvrage n'a qu'une ambition de description et d'analyse des phénomènes de perception, le second ambitionne la prescription à partir de l'expérimentation de nouvelles méthodes d'analyse du paysage en mouvement. Magnétophone, caméras, appareil photo et carnet de croquis de l'enquêteur en voiture deviennent les outils de lecture des phénomènes de mobilité. L'objectif est d'abord « d'approfondir la connaissance que l'observateur a de son environnement : lui donner la compréhension de l'usage, de l'histoire, de la nature ou du symbolisme de l'autoroute et du paysage qui l'entoure »¹⁰⁴. Il est ensuite de projeter des variantes aux aménagements de tracé. L'expérience est faite avec le périphérique de Boston, pour lequel ils proposent un tracé « en rupture avec le passé, vecteur d'une nouvelle expérience de la ville et donc d'une nouvelle urbanité ».

⁹⁸ VENTURI R., SCOTT BROWN D. & IZENOUR S., *Learning from Las Vegas*, Cambridge (Mass.) : MIT Press, 1972.

⁹⁹ TUNNARD Ch. & PUSHKAREV B., *Man-Made America : Chaos or Control ?*, New Haven & London : Yale University Press, 1963, 479 p.

¹⁰⁰ ORILLARD C., L'esthétique de l'autoroute, *AMC* n°161, mai 2006, Le Moniteur Architecture, p. 102.

¹⁰¹ ORILLARD C., L'esthétique de l'autoroute, *AMC* n°161, mai 2006, Le Moniteur Architecture, pp. 100-109, ill.

¹⁰² LYNCH K., *L'Image de la cité*, Paris : Dunod, coll. Aspects de l'Urbanisme, 1971, 222 p., cartes et ill. (traduction de *The Image of the City*, Cambridge (Mass.) : Harvard U.P., 1960). C.f. aussi LYNCH K., « The City Image and its Elements », in Richard T. LeGates & Frederic Stout (éd.), *The City Reader*, Londres : Routledge, 2003 (1re éd. 1996), Urban reader series, pp. 424-428.

¹⁰³ LYNCH K., APPELYARD D. et MYER J., *The View from the Road*, Cambridge (Mass.) : MIT Press, 1964.

¹⁰⁴ LYNCH K., APPELYARD D. et MYER J., *The View from the Road*, cité par ORILLARD C., L'esthétique de l'autoroute, *AMC* n°161, p. 107.

4.2. L'analyse des plans de ville

L'autre mode d'analyse de la mobilité et des déplacements en rupture avec la seule dimension technique est à rechercher dans l'étude des plans de ville et des tissus urbains.

Les premiers à s'intéresser à la question des modes d'analyse des plans de ville et des tissus urbains sont à rechercher au début du XX^{ème} siècle du côté des fondateurs de la « science des villes » comme nous l'avons vu dans la partie sur l'analyse morphologique. Marcel Poète et Pierre Lavedan nous intéressent ici pour leur insistance à remettre la ville et le territoire en relation et pour leur capacité à proposer des modes de lecture du territoire pluridisciplinaires, globaux et non sectoriels, découplés *a priori* des territoires institutionnels. Sont mis en avant le lien avec l'histoire et la géographie physique, la nécessaire articulation entre grande et petite échelle et le refus de traiter le problème sous le strict point de vue de la technique.

Si M. Poète a tendance à limiter la situation à la question du système de communication à travers l'étude des voies de passage (artificielles ou naturelles), Pierre Lavedan élargit l'étude de la situation au climat, aux ressources naturelles ou aux « relations d'une ville » dans sa *Géographie des villes*¹⁰⁵. Les « relations d'une ville », c'est l'analyse non seulement des voies de communication, mais aussi et concomitamment, de la gestion politique de ces mêmes voies de communication ainsi que de l'organisation des transports. Il montre que la ville naît souvent d'un croisement de deux voies qui nécessite l'arrêt des flux ou une rupture de charge (p. ex. passage de la voie d'eau à la voie terrestre). Ce croisement est rendu possible par les qualités topographiques ou hydrographiques d'un site.

L'étude monographique des villes, tombée en désuétude avec le mouvement moderne et sa vocation à l'universalisme, reprend de la vigueur durant les Trente Glorieuses en parallèle avec la montée en puissance du « retour aux villes » qui s'opère depuis l'Italie jusqu'à la France. Une méthodologie de l'analyse des réseaux viaires y est testée et mis en pratique par des enseignants-chercheurs qui se risquent pour la plupart au projet le moment venu...

Une des préoccupations centrales de l'Italie d'après-guerre est celle des centres anciens. Menacés de destruction, ils attirent l'attention de toute une série d'urbanistes et architectes comme Saverio Muratori et Gianfranco Caniggia¹⁰⁶. Ils cherchent à comprendre comment ces centres anciens se sont constitués et à établir la nature des rapports entre l'architecture et l'histoire de la ville. Ils recherchent dans l'histoire urbaine des règles - lois d'agrégation et règles de construction - qui pourraient leur permettre de fonder le projet sur d'autres bases que celle de l'urbanisme progressiste. Comprendre les logiques de constitution de la ville ancienne devant permettre non plus de la nier mais de travailler à partir d'elle.

Ils recherchent ce qui dans l'histoire résiste aux changements (les formes, les matériaux, etc.) et ce qui permet la lecture de la structure des tissus urbains. C'est dans le cadre de ces études que se forge les méthodes de l'analyse typo-morphologique (*tipomorfologia*). Comme le résume Anne Grillet-Aubert, « *les études morphologiques et typologiques des années 50' et 60' [...] fondent une critique du mouvement moderne par une considération de l'histoire des villes ; elles proposent une idée du projet comme moment d'interprétation et déclarent la*

¹⁰⁵ LAVEDAN P., *Géographie des villes*, Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936), 334 p.

¹⁰⁶ MURATORI S., *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Rome : Istituto Poligrafico dello Stato, 1959 ; MURATORI S., MARINUCCI G., BOLLATI R. et S., *Studi per una operante storia urbana di Roma*, Rome : Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1963 ; CANNIGIA G., *Lecture de Florence, une approche morphologique du territoire*, Bruxelles : Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc, 1994, 142 p.

centralité de la forme physique pour le « projet sur la ville » et enfin, ces recherches proposent un vocabulaire et les éléments de l'analyse urbaine »¹⁰⁷.

En France, le débat sur la ville existante, entre préservation des centres historiques et rénovation urbaine, n'apparaît central que dans les années 1970. La découverte des auteurs italiens par de jeunes enseignants en architecture et la redécouverte de l'art urbain par des chercheurs en sciences sociales débouchent sur un nouvel intérêt pour la dimension spatiale des villes. Les études urbaines, jusque là dominées par les approches économiques, démographiques ou sociales, s'ouvrent aux études s'intéressant aux formes de la ville. Celles-ci portent d'abord sur la ville historique avant de s'intéresser bientôt à la ville dans sa totalité. Nombre d'études menées au sein des écoles d'architecture et universités dans les années 1970 et 1980 rassemblent des équipes pluridisciplinaires constituées d'architectes, d'urbanistes, d'historiens, de géographes, de sociologues, d'anthropologues ou d'historiens de l'art. Suivant la mode italienne, leurs travaux prennent souvent la forme de monographies de ville ou d'atlas urbains.

Au cours des années 1970, une équipe de recherche pluridisciplinaire se constitue au sein de l'École d'Architecture de Versailles : le Laboratoire De Recherche Histoire Architecturale et Urbaine-Sociétés (LADHRAUS). L'équipe qui rassemble entre autres l'architecte et historien de l'art Jean Castex, les architectes Philippe Panerai et David Mangin, le sociologue urbain Jean-Charles Depaule, la géographe Marcelle Demorgon, produit une série de travaux de recherche interrogeant les formes de la ville. Ils cherchent à comprendre, à partir d'études morphologiques sur les « échelles » du tissu urbain (l'îlot dans la ville européenne) ou à partir de monographies de villes, les relations complexes entre sol et bâti, voiries et constructions, formes et pratiques. Refusant la césure entre recherche et action, ils en tirent aussi bien des ouvrages théoriques comme *Formes urbaines, de l'îlot à la barre* que de véritables manuels d'analyse urbaine (*Éléments d'analyse urbaine*¹⁰⁸) et de projet urbain (*Le temps de la ville*)¹⁰⁹.

L'objectif du manuel *Éléments d'analyse urbaine*, publié en 1980 et réédité en 1999 sous le titre *Analyse urbaine*¹¹⁰ est de « participer modestement à l'élaboration d'une connaissance [des villes] en mêlant, de manière impure, l'approche historique, la géographie, le travail cartographique, l'analyse architecturale, l'observation constructive et celles des modes de vie. En affirmant l'importance du dessin comme un moyen de comprendre et de rendre sensible. En insistant sur la nécessité d'une accumulation ». Derrière la modestie du propos se cache l'ambition de redonner à ceux qui font la ville aujourd'hui un savoir-faire en matière de formes urbaines qui s'était progressivement perdu avec l'urbanisme moderne.

Les chapitres successifs (territoires ; paysages urbains ; croissances ; tissus urbains ; typologies ; l'espace de la ville : tracés et hiérarchies ; la pratique de l'espace urbain) font des références marquées à l'ensemble des auteurs précédemment présentés. *Analyse Urbaine* souligne l'importance de l'étude des tracés (réseau viaire) et des espaces publics dans la production des tissus urbains. Influence des sociologues urbains et des anthropologues de l'espace, le livre consacre un chapitre à l'analyse qualitative de l'espace habité appréhendé à différentes échelles depuis l'espace domestique jusqu'au territoire.

107 GRILLET-AUBERT A., *La recherche urbaine en Italie. Tendances et perspectives*, s.l. : Ministère de l'Équipement, Plan Urbain, Rapport de recherche, 1998, p. 58.

108 PANERAI P. et al., *Éléments d'analyse urbaine*, Bruxelles : A.A.M., 1980, 194 p.

109 CASTEX J., DEPAULE J.-C., PANERAI P., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Marseille : Parenthèses (première édition en 1977, Paris : Dunod), 1997, 196 p. ; D. MANGIN et P. PANERAI, *Le Temps de la ville, L'économie raisonnée des tracés urbains*, Versailles : LA.D.R.H.A.U.S., E.A.V./Plan Urbain, 1988, 242 p.

110 PANERAI P., DEPAULE J.-C. et DEMORGON M., *Analyse urbaine*, Marseille : Parenthèses, collection Eupalinos, 1999, 189 p., bibliogr., cartes et ill.

Conséquence logique de la rédaction de manuels d'urbanisme, certains enseignants et chercheurs du LADHRAUS, comme Philippe Panerai ou David Mangin, font le pas séparant recherche et pratique. Ils développent une approche originale du projet urbain à partir de la réflexion sur la forme urbaine. « *Connaître la forme des villes, reconstituer leur histoire, c'est aussi orienter une manière de projeter. Si ce travail n'établit pas directement une relation au projet, il n'échappe pas aux interrogations qui depuis dix ans ont accompagné la réflexion et l'expérience du projet urbain, et il participe d'un point de vue polémique : dénoncer avec autant de vigueur l'ignorance de la « table rase » que celle du mimétisme à bon compte* »¹¹¹.

Leur constat de départ est le suivant. La ville moderne et ses bâtiments construits à bas prix, répétitifs et inadaptés à l'évolution des modes de vie ont entraîné un vif rejet de la part de leurs habitants. Les tentatives faites pour varier les couleurs, les styles et les volumes n'ont fait que masquer les problèmes et souligner les limites d'une intervention ne touchant que l'aspect des bâtiments sans remise en cause de leurs relations. Inscrites dans la longue durée, les formes urbaines échappent rapidement aux conditions de leur création, de produits elles deviennent contraintes. Il importe donc de retrouver un savoir sur les formes de la ville (les tracés, les découpages, les dispositifs matérialisés, etc.) car celles-ci conditionnent les capacités de développement et de renouvellement des activités sur un territoire. Il y a dans l'étude des villes existantes - que ce soit les villes produites par l'urbanisme ou celles où l'urbanisation est informelle - des leçons à tirer pour l'avenir.

L'objet du projet urbain selon P. Panerai ou D. Mangin est de créer un tissu urbain « compatible avec les dispositions courantes des villes et ce que nous savons des pratiques qui s'y rattachent », de lui donner un cadre initial qui « favorise les appropriations et les adaptations, et constitue un facteur d'économie important aussi bien pour les coûts initiaux que pour l'entretien et la gestion »¹¹². Ce projet urbain ne se limite surtout pas à la ville historique mais vise au contraire plutôt une action correctrice ou régulatrice sur la ville issue du Mouvement moderne. David Mangin qualifie cette ville qui continue à se faire sous nos yeux de « ville franchisée ». Cette ville, comme il le montre avec les deux schémas suivants est une « alliance de l'urbanisme de secteurs (servi sur un plateau par les infrastructures) et des architectures de produits ». Elle est « franchisée » à double titre : au sens ancien de privilèges accordés sur des terrains particuliers (zones franches, lotissements privés, etc.) et au sens commercial contemporain d'implantations planifiées en chaînes et en réseaux de services et de commerces¹¹³.

Les « 7 voies » d'après Le Corbusier

« *Doctrine des transports établies en 1948 par Le Corbusier, les « sept voies » hiérarchisent les fonctions de circulation. Les V3 réservées à l'automobile forme la trame génératrice du secteur ; les V1 sont des routes nationales ; les V2, des dessertes d'agglomérations ; les V4, des rues commerçantes ; les V5 et V6, des dessertes ; les V7, des coulées vertes* ».

Le secteur « à la française »

« *Caractéristiques communes des secteurs « à la française » : des positions privilégiées près des carrefours et des échangeurs pour les commerces ; des zones d'activités « en vitrine » le long des voies rapides ; des effets d'écran anti-bruit pour les zones pavillonnaires. Les voies arrières ou latérales permettent l'accessibilité au secteur* ».

Figure : D. Mangin, « La périphérie, nouvelle frontière du projet urbain », *Le Moniteur*, 28/01/2000, p. 62.

111 PANERAI P., *Introduction à Analyse urbaine*, op. cit., p. 8.

112 MANGIN D. et PANERAI P., *Projet Urbain*, op. cit., p. 9.

113 MANGIN D., « La périphérie, nouvelle frontière du projet urbain », *Le Moniteur*, 28 janvier 2000, p. 62.

4.3 Penser ensemble ville et territoire par la mobilité : l'émergence d'un nouveau mode analytique ?

La fin annoncée d'un cloisonnement excessif des disciplines, des métiers, des projets, des territoires rend possible depuis quelques années de penser ensemble ville et transport, petite échelle de l'urbain et grande échelle du territoire, réseau viaire urbain et extra-urbain.

Cette évolution est perceptible par exemple au sein du Ministère de l'Équipement avec l'émergence du concept de « route apaisée » qui emprunte largement aux travaux nord européens et nord-américains sur le *traffic calming*. Celui est un ensemble de stratégies d'urbanistes et d'ingénieurs spécialistes des transports qui a pour ambition de réduire ou ralentir les flux afin d'améliorer la sécurité des piétons et cyclistes ainsi que la qualité de vie des riverains de la route (réduction de la pollution, des nuisances sonores, etc.). Elles se basent sur des théories urbaines déjà anciennes qui mettent en avant la qualité de vie de l'espace public partagé de la rue quand celle-ci est composée à cet effet¹¹⁴. La stratégie du *traffic calming* se résume en trois « E » qu'il convient de combiner pour atteindre son but : *engineering* (ingénierie), *education* (éducation citoyenne) et *enforcement* (coercition). Les mesures passent par des changements visuels sur la chaussée afin de rendre le conducteur plus attentif, moins véloce, plus prudent et cédant la priorité aux modes doux. Réduire la largeur des chaussées et le nombre de voies, remettre des arbres en bord de voirie, permettre le stationnement sur chaussée ou favoriser l'implantation du bâti à l'alignement font partie des aménagements possibles.

4.4 Du territoire de projet au projet de territoire : les nouvelles postures de l'analyse des mobilités

Les évolutions de l'analyse se traduisent par le glissement de la notion de projet depuis le projet d'infrastructure sur un territoire défini (p. ex. le tracé d'une autoroute et le territoire qu'elle implique) à un projet de territoire d'une collectivité et dans lequel l'infrastructure n'est qu'un des éléments de projection. À titre d'exemple, l'étude menée pour la DDE de la Loire par une équipe pluridisciplinaire réunie autour de l'architecte et géographe Pascal Amphoux sur la requalification des écrans acoustiques d'une autoroute est révélatrice de l'émergence de nouvelles postures de l'analyse à grande échelle¹¹⁵. Elle montre tout l'intérêt de mobiliser la parole usagère et, si l'on peut dire, la parole habitante des riverains pour comprendre les usages et représentations d'une infrastructure routière¹¹⁶. Cette parole fait apparaître que l'infrastructure étudiée, l'A47, n'a d'autoroutière que le nom : plus qu'un tuyau, c'est plutôt une éponge dont il s'agit. L'inadaptation technique de la voie au trafic et son mode de construction obligent et incitent les usagers à utiliser toutes les ressources routières offertes par le territoire (RN, RD, chemins communaux, voirie urbaine) pour parvenir à leur but. On entre et on sort en permanence de l'autoroute en fonction des stratégies de parcours. Sur une telle étude, l'analyse sociale des usages et représentation vient compléter plus qu'utilément l'analyse technique de la voirie. Ce type d'étude implique de nouvelles postures d'analyse : l'entretien d'un « flou scientifique » dans la délimitation de l'étude, une « fausse modestie » dans l'ambition, de la ténacité dans l'analyse et une pluridisciplinarité dans les modes de lecture.

114 C.f. APPLEYARD D., *Livable Streets*, Berkeley (CA) : University of California Press, 1981 ou plus anciennement encore JACOB Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège : Mardaga, 1991, 435 p., plans., (1re éd. 1961, New-York : Random House, *The Death and Life of Great American Cities*).

115 AMPHOUX P. (dir.), ROUX J.-M.I et TIXIER N. (dir. de l'analyse pluridisciplinaire du territoriale) et al., Runninghami. *Étude pour l'élaboration d'un concept design de protections anti-bruit pour les voies rapides du Sud-Loire, Tome 1 : Rugosité, latéralité, sinuosité. Dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire*, DDE Loire, avril 2006, 82 p., cartes et ill.

116 ROUX Jean-Michel, « Écouter le territoire », *Environnement. Ambiente e Territorio in Valle d'Aosta*, n°37, Aoste (It.), 2007, pp. 25-29, ill.

Du côté de la maîtrise d'ouvrage, à travers l'appel d'offre, on a un objet d'étude circonscrit (I'A47/RN88 Saint-Étienne-Givors) et un objectif extrêmement précis (la réduction d'une nuisance sonore). C'est jusque là une démarche classique d'étude menée par des ingénieurs d'un service technique de l'administration déconcentrée. Ce qui change c'est l'attente dans la réponse de propositions « dérangeantes »... La commande ne fixe pas de limites pertinentes à l'étude et c'est finalement assez normal sachant qu'il s'agit de comprendre les impacts du bruit autoroutier dans une vallée. On peut parfaitement avoir des zones de silence à proximité de l'ouvrage alors que les coteaux distants de plusieurs kilomètres peuvent être bruyants.

Du côté de l'équipe d'AMO, il n'y a pas de délimitation précise et a priori au périmètre d'étude. C'est la détermination des usages du territoire que l'on va chercher à qualifier. Le périmètre d'étude devient celui qui se dégage par la superposition de toutes les aires d'action des acteurs. Il y a des usagers réguliers de la route, les professionnels de celle-ci (subdivision DDE), des riverains (élus, techniciens, responsables associatifs des communes riveraines) et enfin des « experts » du territoire. Le périmètre d'étude se compose donc, a posteriori, par une série de strates de territoires vécus d'ordre aréolaire ou réticulaire. Ces territoires-là ne correspondent pas à des limites administratives mais à des territoires techniques et géographiques d'usage : la chaussée, la rive proximale, médiale et distale. Le « flou scientifique » est ici un moyen de mieux saisir une réalité usagère du territoire en n'écartant pas a priori de périmètre.

En apparence, on sélectionne a priori une série de problème à résoudre et d'objectifs à atteindre. Il y a comme une « fausse modestie » dans l'ambition. Derrière un problème technique qui semblerait appeler une réponse du même ordre, il y a chez le maître d'ouvrage comme chez la maîtrise d'œuvre une ambition plus large : ne pas se limiter à la réponse à la commande mais faire de l'objet « mur » et de son projet des outils de requalification du territoire. Où l'ambition reste modeste par contre c'est dans la lucidité du propos. Personne ne pense sérieusement qu'un mur pourra à lui seul réformer le territoire. Dans la posture d'observation du territoire, on cherche à entrer dans le territoire par le « petit bout de la lorgnette » plus que par l'attitude de la « longue vue ». Cette modestie dans le regard tient dans l'idée que « tout tient dans tout » et qu'on ne peut plus se faire une idée précise et globale du territoire. Comme l'œil ne peut pas tout embrasser, autant multiplier les regards, les clins d'œil et voir ensuite si il est possible de recomposer la photographie.

Il y a une volonté d'articuler le projet avec d'autres projets en cours et agissant à des échelles et des temporalités différentes. Cela passe pour le maître d'ouvrage en créant un cadre de projets « design » et en assurant la mise en synergie des différents projets lors de rencontres thématiques (présentation / méthodologie / avancement / résultats) et pour la maîtrise d'œuvre en organisant des journées d'écoute des « experts du territoire » (une journée « projets » et une journée « études ») avec mise en synergie des différents acteurs.

Enfin se dégage une nécessité de collaboration des disciplines sur des projets mêlant les dimensions techniques, usagères et esthétiques. La pluridisciplinarité peut être dans les modes de lecture : paysagère, sensible (lumière, couleur, sons), sociale (vécu et représentation), économique, technique (design, ingénierie, structure). La pluridisciplinarité passe aussi dans le décloisonnement des métiers selon les phases pour une meilleure articulation des regards à chaque étape (p. ex. en confrontant les concepteurs au terrain ou en faisant participer les « sociaux » aux séances de conception).

4.4 Retours sur expérience dans l'atelier « habiter les berges »

La ville de Grenoble est une des plus mobile de France avec quatre déplacements par jour et par habitant. Ces déplacements sont essentiellement motorisés et ils se situent dans une dynamique de progression avec une augmentation de 21% ces dernières années. Les quais constituent un axe important de circulation automobile. Ils sont une porte d'entrée pour le centre ville et un axe de transit entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération. Cet axe est d'autant plus stratégique que Grenoble présente de fortes contraintes physiques qui ne permettent pas pour l'instant son contournement au Nord. L'espace contraint et l'importance des aménagements routiers freinent donc le développement des « modes doux » de circulation pour ce secteur. Il faut sortir du centre, vers l'Île Verte, pour que les berges, matérialisées par des rives endiguées, soient dédiées aux cycles et piétons. Le manque de solution de continuité entre ces aménagements est cependant une entrave à leur développement.

Les berges et les quais de l'Isère à Grenoble sont en premier lieu dévoués à la circulation, notamment automobile et les activités de loisirs, sportives ou culturelles sont, de ce fait, concentrées dans des pôles spécifiques situés de part et d'autre des rives de l'Isère. Seules les activités de promenade et de cyclisme, à l'écart du centre ville peuvent se dérouler sans contredire la circulation, par exemple sur les berges de l'Île Verte et vers le campus.

Pour nos étudiants, « continuité » et « transversalité » sont apparues comme les deux notions clés du projet. Les nouveaux rapports que les Grenoblois souhaitent établir avec la nature (en ville et non plus à l'extérieur) et leur intérêt grandissant pour le patrimoine et la mémoire abonde désormais dans le sens d'une réappropriation des berges de l'Isère. Toutes ces initiatives isolées révèlent plus profondément une volonté indéniable de dresser ce « serpent » si symbolique dans l'imaginaire grenoblois.

Afin de concrétiser ces notions, les étudiants se sont basés sur des leviers ainsi définis : premièrement, les espaces publics à connecter à l'Isère, deuxièmement, le rééquilibrage des modes de transports, et enfin les patrimoines naturel et culturel à valoriser et ces leviers ont été traduits en un projet global de réaménagement des berges de l'Isère.

Conclusion

Sine qua none et points de débat

Les quatre modes contemporains d'analyse du territoire font apparaître une recomposition des outils et points de vue. Certains points apparaissent comme des acquis, des sine qua none sur lesquels se dégage un consensus, tandis que plusieurs postures sont l'objet de débats.

La plupart des praticiens et chercheurs s'accordent à penser que le territoire n'est plus donné, *a priori*, avec des limites précises. La complexité croissante des problèmes à traiter oblige à une attitude :

- plus modeste avec la sélection a priori d'une série de problèmes à résoudre et d'objectifs à atteindre ;
- plus tenace avec la reprise aux échelons territoriaux inférieurs des analyses et des descriptions conduites à l'échelon supérieur ;
- pluridisciplinaire avec la confrontation des résultats des analyses morphologiques, typologiques et paysagères avec ceux des enquêtes portant sur les pratiques et les

représentations sociales ; il n'est plus possible aujourd'hui d'avoir une lecture monodisciplinaire du territoire. Aucune discipline ne se suffit à elle-même pas même les plus organisées ou sûres d'elles-mêmes ;

- moins doctrinaire, il n'est plus envisageable d'avancer que la matérialité de la ville se suffit à elle-même ou que les formes urbaines ne sont que le simple reflet des rapports sociaux ;
- itérative lors de l'analyse et du projet entre les temps où on va chercher à réduire les complexités du grand territoire et les temps de prise en compte de la complexité des territoires compris dans le premier. Il y a un temps pour chercher ce qui organise le territoire, ce qui le rendra lisible. Règles, régularités, permanences, invariants, fréquences, liens, articulations sont les termes fédérateurs des quatre analyses. Il y a ensuite un temps pour réintroduire de la complexité, à plus petite échelle, par des compléments de lecture ou d'enquête, par la concertation, par carottage ou projet-test sur des secteurs-clefs. On va alors rechercher des irrégularités, des ruptures, des innovations, des exceptions, des variances ou des discontinuités dans le territoire. L'hypothèse d'action est souvent que ces « rugosités » ou « aspérités » de la vie constituent des temps et des lieux de projet.

Ce qui fait toujours débat en revanche c'est sur le pourquoi et le comment des différents modes d'analyse. Lesquels choisir et comment doit-on les mener ? Est-ce successivement ou simultanément ? L'idée que le terrain fasse loi en matière de sélection des modes d'analyse répugne encore à beaucoup par l'incertitude qu'elle génère et par les complexités croissantes qu'elle pose en termes de comparatisme des terrains d'étude. Fait aussi débat la faisabilité technique, économique et temporelle de mener à la grande échelle des études qualitatives. Derrière le refus de certains d'utiliser les outils de l'analyse qualitative à grande échelle se cache la crainte de voir la part de subjectivité de l'observant ou de l'observé devenir trop grande au détriment de l'objectivité des méthodes éprouvées.

ILLUSTRATIONS CHAPITRE DEUX

FIGURES 1 A 15

Figure 1 : Places : planche comparative. Robert Auzelle

Figure 2 : Alnwick, plan units, building types and land utilization. Michael RG Conzen

Figure 3 : Saint Etienne : Evolution de la tache urbaine. Agence d'Urbanisme

Figure 4 : Romans / Isère. Typologies architecturales et formes urbaines. Natacha Seigneuret

Figure 5 : Charleville Mézières. Formations et déformations du tissu urbain. Pierre Pinon

Figure 6 : Macroformes : planche comparative. Rémy Allain

Figure 7 : Grand Lyon. Charpente du schéma directeur. Agence d'Urbanisme

Figure 8 : Grenoble. Analyse spatiale des quartiers bordant l'Isère. Atelier

Figure 9 : Valence. Prises de vues. Natacha Seigneuret

Figure 10 : Bergame : systèmes du vert Agence Secchi et Vigano

Figure 11 : Grenoble. Analyse paysagère des bords de l'Isère. Atelier

Figure 12 : Grenoble. Dynamiques démographiques du schéma directeur. Agence d'Urbanisme

Figure 13 : Grenoble. Quartier Mistral. Parcours collectif. Agence Bazar urbain

Figure 14 : Echirolles : travaux photographiques des habitants, encadrés par Anne Marie Louvet et Paulette Duarte.

Figure 15 : Grenoble. Analyse enquête sociale et représentation mentale par les habitants. Atelier

CHAPITRE TROIS : RETOUR SUR LE PROJET

Un retour sur la démarche du projet urbain, telle qu'elle se dessine aujourd'hui, s'impose. Ce retour permet de mieux définir cette démarche et de caractériser la pratique de l'urbaniste qu'elle induit. La démarche de projet urbain apparaît comme une démarche itérative entre analyse et action et négociée à chaque étape de sa mise en oeuvre entre une diversité d'acteurs. La pratique de l'urbaniste tente de développer cette démarche à différentes échelles. Cette démarche et cette pratique sont enseignées auprès d'étudiants, futurs urbanistes, à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble dans le cadre d'ateliers de projet.

1 LA DEMARCHE DE PROJET URBAIN

Depuis plus de 20 ans, la notion de projet urbain a pris forme et s'est développée sur des territoires différents. La complexité croissante des problèmes à traiter, qui nécessite une maîtrise des extensions urbaines, mais aussi une requalification à la fois physique et sociale de territoires construits et soumis à une crise de l'économie, oblige à une attitude à la fois plus modeste, plus tenace et plus pluridisciplinaire. La logique de programmation rigide n'est plus de mise, elle tend à être remplacée par un urbanisme de projet plus proche d'une figure circulaire que linéaire. Ceci implique de développer, un projet itératif où les étapes ne sont plus strictement séquencées et placées dans un ordre immuable allant de l'analyse aux propositions à mettre en oeuvre et un projet négocié où chaque étape structurante est débattue et validée par les partenaires du projet.

1.1. L'itération

Les démarches d'anticipation ont toujours existées. Elles illustrent la distanciation d'un individu ou d'un groupe qui se refuse de vivre au jour le jour sur son territoire. Elles s'expriment aujourd'hui sous forme de conduites créatives dans les pratiques sociales que l'on nomme projets. Le projet qui recouvre des pratiques allant de la planification jusqu'à l'intuition, en passant par le bricolage, peut être individuel ou collectif. Il a toujours un acteur qui de surcroît considère son projet comme unique et exemplaire.

Figure 1 : le projet individuel

Figure 2 : le projet collectif

Pour l'acteur, individuel ou collectif, le projet contient une promesse d'inédit et d'idéal, d'une part, et d'autre part, il offre des possibilités de liberté et de souplesse au regard des incertitudes que réserve l'avenir. Toutes ces propriétés assurent le succès du projet.

Pour ces raisons, la notion de projet urbain a pu facilement s'imposer et se placer en rupture avec les plans et schémas d'urbanisme et d'aménagement des années 1950-1970 construit avec rigidité, certitudes et déterminisme. Ainsi le projet urbain ne correspond plus à une figure linéaire où le projet fait, à son lancement, provision d'une masse de données pour restituer, à l'arrivée, un ensemble de propositions figées.

Figure 3 : figure linéaire

Dans cette figure linéaire, nous observons tout d'abord, que les longueurs des temps de l'analyse ont pu être utilisées pour justifier les raccourcis pris dans la construction, le débat et l'énoncé des enjeux et des choix stratégiques. Ensuite les analyses encyclopédiques ne prémunissent pas contre les oublis et le souci d'exhaustivité ne garantit non plus la qualité des projets.

Le projet urbain ne correspond pas plus à une figure circulaire, car comme le souligne Jean Pierre Boutinet : « *le modèle circulaire condamne tout projet à la sclérose de la répétition*¹¹⁷ ». La description, la représentation du projet, l'anticipation, la planification se pensent et se font dans le présent. Les étapes du projet ne sont plus séquencées et se déroulent simultanément. En même temps que les acteurs élaborent des questions, voire des actions, ils analysent, diagnostiquent et évaluent. Cette simultanéité si elle amène souplesse et richesse au projet comportent des risques : risque de répéter l'analyse, la description, risque de ne pas déboucher sur l'action ou la conception.

Figure 3 bis : figure linéaire indigeste

Aujourd'hui, pour profiter de toutes ses qualités intrinsèques, nous observons que le projet urbain se construit à partir d'une figure itérative avec des étapes dynamiques que nous repérons comme non exhaustives, jamais figées, jamais définitives. « *Il s'agit d'aborder le territoire avec la volonté d'ouvrir et d'interroger et non pas de figer et de fermer*¹¹⁸ », témoigne Jean Pierre Charbonneau à partir de son expérience sur les espaces publics.

Figure 3 ter : figure circulaire

Dans le projet itératif, le territoire est décrit, décomposé puis reconstruit. Il s'agit d'organiser, dans le temps et dans l'espace des interventions qui peuvent être de différentes natures et qui ont comme objectif une transformation du territoire.

Figure 4 : figure itérative

L'exploration du territoire, l'interprétation, la construction de scénarios de transformation se développent comme dans le tableau de Marcel Duchamp, nu descendant un escalier, où le mouvement est donné à voir et à penser, il est développé et décomposé, nous pouvons saisir sa trajectoire et en même temps la reconstruire si nécessaire.

Figure 5 : Nu descendant un escalier. Marcel Duchamp

Nous observons que pour rester dynamique, cette démarche oblige à sélectionner une série limitée de problèmes à résoudre et d'objectifs à atteindre pour favoriser une adéquation entre les enjeux, les ambitions et les moyens pour que se matérialise à terme le projet. Avec la confrontation des résultats des analyses morphologiques, typologiques et paysagères avec ceux des enquêtes portant sur les pratiques sociales et les usages, des éléments de projet se mettent en place. Il s'agit d'un jeu de questions et de réponses qui sont énoncées et spatialisées. Le projet itératif permet alors de faire des choix, de rejeter des hypothèses inappropriées et d'énoncer les grandes orientations pour le devenir du territoire. Pour cela, les

¹¹⁷ BOUTINET J-P. *Psychologie des conduites à projet*. Paris, PUF, 1993, p.69

¹¹⁸ CHARBONNEAU *Arts de ville*. Paris, Horvath, 1994, p.59

acteurs du projet doivent rester modestes, tenaces et travailler en équipe pluridisciplinaire pour ne pas aborder le jeu des questions et réponses par une seule dimension.

Ainsi les itinéraires méthodologiques, dans les travaux professionnels, s'appuient sur une série d'approches qui sont qualifiées différemment mais qui se croisent et se superposent pour produire une connaissance du territoire utile au projet. Comme règle du jeu, Pascal Amphoux, CRESSON, propose de veiller à un choix limité de disciplines qui soit représentatif de trois champs qu'il tient comme incommensurables : le physique, le social et l'esthétique pour la découverte d'un territoire. Pour les espaces publics de Lyon, Jean Pierre Charbonneau, met en place une approche qui s'appuie sur des analyses de données techniques et de données socio-ethnologiques et sur des points de vue qui confrontent des travaux d'artistes, textes d'écrivains, bandes dessinées avec la commande des élus et les attentes de la population.

Nous observons que l'interprétation permet d'éclairer des situations, il s'agit d'une activité de connaissance, à considérer non pas comme la recherche des causes et des enchaînements successifs, mais comme l'organisation de points de vues et de tableaux représentant des situations. Il s'agit d'éclairer pour mettre en lumière les relations problématiques, questionnantes ou opératoires que nous souhaitons développer avec le territoire pour le transformer.

Sur les planches thématiques de Terry Schnadelbach pour la rivière Hudson à New York l'image globale est construite par superpositions d'informations. L'acteur accepte que ses planches ne soient pas être des œuvres d'art, mais d'être des images didactiques qui permettent au public de s'informer. Pour Terry Schnadelbach, le lecteur s'informe agréablement, il ne doit ni se sentir lésé, ni menacé. A tout moment, il essaie de donner au public l'envie de prolonger le dialogue. Les anglais et les américains, urbanistes pragmatiques et ouverts à la négociation sont très experts dans la production de ces images qui offrent une lecture à tous les acteurs du projet et qui favorisent grandement la mise en lumière et la discussion.

Figures 6 : New York : berges de l'Hudson. Terry Schnadelbach

Dans l'élaboration d'un projet l'acteur accepte de se livrer à une exploration ouverte, laissant de côté tout recours à une sorte de fonctionnalisme porteur d'automatismes. Le contenu du projet résulte de la détermination d'une solution singulière, excluant le mimétisme intempestif, la logique répétitive ou les réflexes aménageurs qui conduisent à penser trop rapidement que le désenclavement d'un quartier garantit son intégration urbaine ou bien que la création d'un équipement public au centre d'un quartier lui donne accès à la centralité... La singularité de la solution exprime justement la part d'inédit dont se trouve porteur le projet.

Enfin, avec l'interprétation et la construction d'hypothèses de transformations du territoire, il n'y a pas recherche de vérité, mais recherche de sens à donner à l'action. Le projet ne se développe pas dans une logique de la preuve et de la confirmation, mais il se construit dans une dynamique de recherche de potentialités et de directions possibles. L'énoncé des axes de recherche et le dessin des images du projet peuvent être confrontés avec d'autres points de vue, avec les attentes des habitants, avec la commande des élus. L'itération, par ses allers et retours, par sa nécessité de dialogue oblige à négocier et à expliciter les enjeux et à valider les systèmes stratégiques d'organisation du territoire. Les systèmes concernent entre autres les lieux de centralité, le vert, l'habitat, la production, la mobilité...

Dans la validation du projet, les systèmes sont alors négociés et actés si ils sont pertinents et cohérents dans l'espace et le temps, si ils sont efficaces en regard de l'état de la situation initiale et si ils sont opportuns entre eux. Ces temps de dialogue permettent d'aborder les conflits inhérents à la transformation d'un territoire ; les situations conflictuelles liées au projet sont alors mises en relief, elles ne sont plus occultées et la mise en place d'un dispositif participatif prend alors toute sa puissance, qui est nécessaire au projet.

1.2. La négociation et les acteurs

Jusqu'au début des années 1990, les projets étaient de type hiérarchique et renvoyaient encore à une conception linéaire du projet. Les acteurs, que sont les décideurs politiques, les professionnels et les usagers, avaient des rôles clairement identifiés et séparés :

- les décideurs politiques n'étaient pas impliqués dans la mécanique de fabrication du projet. Ils passaient commande aux professionnels, puis validaient les propositions qui étaient formulées, principalement aux deux moments de l'élaboration du programme et de la présentation du projet ;
- les professionnels (urbanistes, architectes, consultants) avaient la maîtrise du processus d'élaboration. Ils transcrivaient les objectifs politiques en réalisations techniques. Ils étaient présents à toutes les étapes de l'élaboration du projet. Et la mobilisation de données jugées objectives était le principal moyen pour justifier et légitimer les choix ;
- les usagers, considérés comme des destinataires du projet, étaient consultés en fin de processus, une fois les décisions principales prises, et cette consultation s'apparentait plus à une information qu'à une implication.

Figure 7 : triangle hiérarchique des acteurs

Dans la plupart des pays occidentaux, la crise de l'Etat Providence, avec comme conséquence le développement des co-financements, la décentralisation et l'émergence d'une société civile arrivée à maturité expliquent la coexistence d'une pluralité de centres d'initiatives des actions et des projets dans le champ de l'urbanisme et conduisent à renforcer la place de la négociation dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre des projets. La mise au point d'un projet suppose le déroulement d'analyses s'appuyant sur des champs différents de connaissances disciplinaires, elle implique, le plus en amont possible, des différents acteurs intéressés à sa mise en œuvre, à savoir non seulement les élus, les professionnels et les usagers, mais aussi les investisseurs, ou les promoteurs-constructeurs¹¹⁹. Dans cette perspective, nombreuses sont les collectivités territoriales qui ont pris l'initiative de créer des dispositifs permettant le développement de la collaboration entre ces différentes catégories d'acteurs. Aussi, selon la sociologie de la traduction, et en particulier M. Callon¹²⁰, les projets deviennent des projets de type négocié, le contenu du projet n'étant connu qu'à la fin. Les rôles des acteurs ont tendance à changer au cours du projet. Les décideurs ne sont pas les seuls à valider les objectifs et les programmes. Les professionnels, voire les usagers peuvent participer à cette détermination et élaboration. L'expertise n'est pas exclusivement technique. Elle peut être d'usage. Les usagers comme les techniciens participent à la construction d'une certaine rationalité de la réalité.

¹¹⁹ Un parallèle peut être établi à ce propos avec le cheminement de l'innovation scientifique et technique que laisse entrevoir les travaux de Michel Callon et Bruno Latour.

¹²⁰ CALLON M. Concevoir : modèle hiérarchique et modèle négocié. L'élaboration des projets architecturaux et urbains en Europe, vol 1, *Les acteurs du projet architectural et urbain*. Paris, PCA, 1997.

Figure 8 : triangle négocié des acteurs

Ces projets de type négocié ont tendance à mettre en avant un nouvel acteur. Cet acteur qui est un expert, identique ou différent du professionnel, est un acteur-traducteur, capable de faire le lien entre des expertises différentes, selon la sociologie de la traduction et/ou un acteur selon la sociologie de la justification, et en particulier L. Boltanski et E. Chiapello¹²¹, qui répond le mieux aux grandeurs universelles de ce nouveau registre d'action : connexion, communication, coordination, ajustement aux autres, confiance.

1.3. Les raisons de cette négociation

Les raisons qui justifient ce recours à la négociation au cours de la démarche de projet sont diverses : dépassement de la rationalité limitée des acteurs, prise en compte des demandes sociales ou intérêts inconnus a priori, construction collective de représentations communes du territoire et du projet, dépassement de blocages et de repli sur les intérêts particuliers.

La sociologie des organisations nous apprend que chaque acteur a une rationalité limitée à l'égard d'un problème ou d'un territoire, c'est-à-dire qu'aucun acteur, fut-il un expert, ne possède les connaissances suffisantes pour avoir une vue globale d'un problème ou d'un territoire à traiter. Aussi les « *decision makers* » ne disposant que d'informations lacunaires, sont contraints, pour agir, de mobiliser différentes rationalités limitées et de faire appel notamment à la rationalité limitée habitante. Ils ont ainsi par addition et par recoupement de différentes rationalités - rationalité habitante, rationalité technique, rationalité politique, rationalité interactive produite par les acteurs impliqués dans des démarches participatives - une forte probabilité d'approcher la réalité sociale et urbaine d'un territoire et d'avoir une rationalité globale sur son fonctionnement.

Si les professionnels disposent d'un savoir souvent plus large que celui des autres intervenants, ils ne sont pour autant en mesure de connaître a priori ni les demandes habitantes, ni les intérêts propres à chaque groupe particulier. De plus, au cours même des interactions, ces demandes et ces intérêts peuvent changer au fur et à mesure que se construit le projet collectif. Or les analyses sociales à leur disposition ne les autorisent guère à prédire des évolutions et des transformations. Tout au plus, à travers la construction de scénarios, sont-ils en mesure de faire des hypothèses à propos de ces transformations, hypothèses qui, par la suite, seront invalidées ou validées. Les professionnels sont donc contraints d'écouter tout au long du projet, car leur connaissance est par définition incomplète, leur rationalité est nécessairement limitée.

Au cours du projet, à des moments clefs (analyse, définitions des scénarios, des moyens, etc.), les interactions entre acteurs permettent la confrontation des regards et débouchent sur des représentations du territoire et du projet plus riches et plus complexes que celles auxquelles se référaient les acteurs avant de participer au processus de négociation. Superposition ne signifie pas pour autant confusion des rôles. Habitants, professionnels et élus défendent des points de vue qui ne sont pas seulement liés à des intérêts particuliers, mais dépendent de la nature des regards portés sur la ville. Lors de cette confrontation entre représentations a priori différentes du territoire et du projet peut naître une représentation en partie commune issue des compromis réalisés. Les acteurs se mettent d'accord pour mettre en avant les représentations du territoire, les scénarios d'action faisant consensus et acceptent de minorer les représentations les plus contradictoires et les plus divergentes.

¹²¹ BOLTANSKI L. et CHIAPELLO E. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris, Gallimard, 1999.

Mettre en oeuvre un « *deliberative process* », pour reprendre la terminologie de J. Forester¹²², permet de dépasser les blocages et les replis sur les intérêts particuliers. L'instauration d'une telle démarche est chose délicate et suppose de réfléchir avec une attention toute particulière aux problèmes à traiter. Il est en des questions ou plus exactement des façons de poser des questions qui, d'une certaine manière, peuvent être jugées contre-productives, car elles conduisent quasi inévitablement les acteurs à se replier dans une attitude de défense de leur pré carré. Tel est le cas par exemple de la densité et de la densification qui sont assimilées par les habitants à la grande hauteur et au logement social dégradé. Cette thématique, qui s'est imposée en France à l'initiative des pouvoirs publics (et avec le soutien discret des investisseurs immobiliers et des opérateurs de logement), en lieu et place de celle du renouvellement urbain, renvoie à une approche strictement quantitative de la ville, qui ne peut que heurter les populations. Pour dépasser ces blocages, des dispositifs particuliers sont expérimentés, comme celui qui consiste, préalablement à la concertation sur un projet, à organiser avec les habitants ou les porteurs d'intérêts (les associations de promotion du vélo par exemple) des parcours commentés permettant une appréhension in situ des différentes typologies bâties¹²³, ou comme cet autre qui permet, au moment du diagnostic d'un territoire, de faire émerger l'expertise habitante au travers de reportages photographiques¹²⁴. Les techniques mobilisées à cet effet sont variées (repérage in situ des parcours, reportage photographique, réalisation de cartes mentales, réalisations de maquettes en atelier), mais ont un objectif commun, qui est de doter les habitants, mais aussi les politiques et les autres professionnels, des éléments de langage technique de l'urbain, favorisant le dialogue avec les professionnels et d'éviter leur repli sur leurs intérêts particuliers.

Conclusion

La démarche itérative et négociée du projet urbain tend à être appliquée à différentes échelles du territoire : à l'échelle de l'îlot, du quartier, de la ville, de l'agglomération et de la région urbaine. Si cette démarche est appliquée avec un certain succès à l'échelle du quartier, sa transposition à de grandes échelles de territoire n'est pas simple. Bien des projets urbains à l'échelle de la ville ou de l'agglomération buttent sur la difficulté de porter une analyse globale approfondie sur un grand territoire, sur la complexité des problèmes, sur la présence d'acteurs nombreux et sur la difficile mobilisation des habitants. Une transposition telle qu'elle de cette démarche supposerait du temps, des méthodes et des dispositifs de négociation sans précédent dont il n'est pas sûr que les résultats soient satisfaisants. Les professionnels de l'urbain se montrent plus modestes et préfèrent adopter une solution qui consiste à sérier les problèmes, les thèmes d'analyse pour mieux les traiter et à se rapprocher des territoires pour tester des scénarios et mobiliser les acteurs habitants.

La formalisation de cette itération et de cette négociation intéresse les chercheurs qui analysent les processus, les pédagogues qui enseignent la démarche de projet urbain et les professionnels qui s'inspirent d'exemples remarquables dans leurs pratiques. Toutefois, cette formalisation pas à pas, en mots, chiffres, schémas, photographies, esquisses, maquettes, peut-elle disparaître complètement dans les documents de projet, et doit-elle l'être au risque de faire perdre au projet toute sa magie ?

¹²² FORESTER J.. Bridging interests and community : advocacy planning and the challenges of deliberating democracy. *Journal of the American Institute of planners*, 1994, vol. 60, n°2, pp. 153-158.

¹²³ Sur la méthode des parcours commentés, Cf. Jean-Michel ROUX, « A l'écoute des habitants », *Environnement*, 2006, N°33, pp 20-24.

¹²⁴ DUARTE P., avec la collaboration de LOUVET A-M. *Atelier photographique et sociologique : production d'un « point de vue commun » sur les quartiers Ouest de la ville d'Echirolles*. Echirolles, ville d'Echirolles-mission politique de la ville, novembre 2001, 160 p., annexes et 2000 diapositives.

2 LA PRATIQUE DU PROJET PAR L'URBANISTE

Le projet est devenu dans le champ de l'urbanisme une œuvre collective et il devient de plus en plus difficile d'en identifier les acteurs. Le professionnel, qu'il s'agisse d'un urbaniste, d'un paysagiste ou d'un architecte, n'intervient en effet plus seul pour répondre à une commande et il convient de s'interroger sur la nature de son rôle.

A la suite des démarches pionnières de l'*advocacy planning*, qui ont pour champ les grandes villes américaines¹²⁵, au milieu des années 1980, nombreux sont les chercheurs qui affirment que l'urbaniste est contraint progressivement de se dépouiller de son rôle de technicien pour se transformer en médiateur. Il lui est en effet de plus en plus difficile de s'appuyer sur des grilles de besoins pour justifier les choix de programmation en matière de logements ou d'équipements. Il lui convient tout d'abord d'être à l'écoute des usagers (c'est là son rôle d'avocat), pour ensuite rechercher des ajustements entre les demandes habitantes d'une part, les impératifs économiques, financiers et politiques de l'autre (c'est là son rôle de médiateur). Il doit quitter l'univers des données statistiques, pour se faire homme de dialogue et de communication.

Cette conception de l'urbaniste en tant que médiateur renvoie à une idée quelque peu naïve du rôle du professionnel dans les processus d'échange et de négociation. Ces processus se caractérisent par une asymétrie des relations entre les participants. En effet, les personnes, qui sont assises autour de la table de négociation, ne disposent pas de mêmes ressources pour faire prévaloir leur point de vue et d'une certaine manière l'emporter lors de la définition des choix et de la formalisation des objectifs. Comme tout professionnel, l'urbaniste ne peut être imaginé comme un arbitre neutre, il est porteur d'un point de vue, qui découle d'un savoir particulier et est lié à une représentation du territoire et de ses transformations. De plus, faire de l'urbaniste un simple médiateur, conduit inévitablement à fragiliser sa position, car il entre alors en concurrence avec le décideur politique, qui exerce lui aussi une fonction d'arbitrage entre les intérêts et les demandes sociales.

Le processus d'élaboration et de mise en œuvre des projets possède un caractère délibératif, car il est fondé sur un rapprochement progressif de points de vue différents dans la perspective d'un apprentissage en commun et de la mise au point d'un projet partagé. Dans une telle perspective, il convient de s'interroger sur la nature des apports de chaque catégorie d'acteurs (les décideurs, les acteurs économiques, les usagers, les professionnels) à cet apprentissage en commun. Si l'on cherche à impliquer des acteurs différents dans un tel processus, c'est n'est pas uniquement par que l'on se place dans une perspective d'approfondissement de la démocratie, mais aussi plus pragmatiquement parce que l'on souhaite mobiliser les ressources qui sont propres à chacune de ces catégories d'acteurs. Les décideurs politiques, parce qu'ils détiennent une légitimité issue de leur élection au suffrage universel, sont porteurs d'un souci de maintenir des équilibres territoriaux (entre centre et périphérie, entre activités et habitat) et de garantir une certaine équité dans la répartition des équipements et services publics. Pour mener à bien une telle mission, ils peuvent mobiliser les ressources juridiques (pouvoir de réglementer et de faire respecter la norme) qui leur sont conférées par la loi. Les acteurs économiques (investisseurs financiers, aménageurs, promoteurs) peuvent mobiliser leur connaissance des circuits de financement et des marchés immobiliers pour proposer des produits immobiliers qui soient accessibles à une clientèle. Les ressources qu'ils mobilisent sont monétaires et viennent compléter les financements publics

¹²⁵ DAVIDOFF P., « Advocacy planning and pluralism in planning », *Journal of the American Institute of Planners*, 1965, Vol. 31, N°4, et CHECKOWAY B. « Paul Davidoff and advocacy planning in retrospect », *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 60, N°2, pp 139-143.

dans le cadre de partenariats de plus en plus complexes. Les usagers pratiquent au quotidien les rues, les places, les jardins publics, les équipements et les logements. Ils tirent de cette pratique une connaissance particulière qui a trait au confort, aux rythmes de fréquentation des différents espaces, aux difficultés de coexistence entre différents modes de déplacements, aux conditions à mettre en œuvre pour atténuer les tensions entre générations, groupes ou milieux culturels. Dans des sociétés, marquées par une individuation des rapports sociaux, ils sont porteurs de demandes de plus en plus diversifiées, de plus en plus mouvantes et de plus en plus difficiles à interpréter. Pour obliger à ce que ces demandes soient prises en compte, les usagers disposent de leur bulletin de vote et peuvent compter avant tout sur la capacité à se mobiliser et à faire lobby.

Restent enfin les professionnels (urbanistes, architectes, paysagistes, consultants) qui, pour faire prévaloir leurs points de vue, s'appuient sur des ressources intellectuelles et comptent sur leur capacité à interpréter une situation, à faire partager leur interprétation par d'autres, à convaincre. Ces professionnels s'appuient sur des savoirs scientifiques et ont recours à des techniques d'analyse et de représentation pour construire un regard sur le territoire qui peut être caractérisé de distancié. Dans une société, dont les structures apparaissent toujours plus mobiles, la construction d'un tel regard suppose d'une part de replacer les problèmes à traiter dans un contexte territorial large, d'autre part de les inscrire dans une échelle temporelle longue.

2.1. Regard distancié et regard de la quotidienneté

Aujourd'hui, tout professionnel, lorsqu'il participe à la réalisation d'une opération d'urbanisme, est conscient de la nécessité d'élargir le périmètre sur lequel porte sa réflexion : la réalisation d'un nouvel ensemble de logements pose la question de l'accès de leurs habitants aux équipements publics et donc de leur insertion dans le quartier ; l'aménagement des accès implique une insertion dans le système de viabilité à l'échelle communale mais aussi intercommunale ; l'implantation des places de stationnement oblige à réfléchir à la desserte par la voirie bien entendu, mais aussi par les réseaux de transports collectifs et de pistes cyclables. Le projet singulier renvoie donc nécessairement à des problèmes et des questions qui se posent à une échelle territoriale plus large.

Par ailleurs, tout projet, qu'il s'agisse d'un projet d'urbanisme ou d'architecture, n'intervient pas sur une *tabula rasa*, car il s'inscrit dans un contexte. Or ce contexte a une histoire et le concepteur trouve les références qui nourrissent son imaginaire en mobilisant des savoirs et des techniques qui lui permettent de comprendre la genèse des tracés et des formes urbaines d'une part, les formes particulières de vie sociale propre à chaque milieu de l'autre. L'enjeu est en effet moins de mettre en œuvre des principes qui relèvent de ce que les avant-gardes modernes ont appelé le style international que de créer ce que l'urban design britannique dénomme des « *places of distinction* » (par opposition aux « *anywhere places* »)¹²⁶. Le passage d'un urbanisme de l'extension à un urbanisme du renouvellement favorise en effet une stratégie de *design led regeneration*, fondée sur la recherche de qualité et le renforcement de l'identité des lieux afin de favoriser une appropriation des nouvelles réalisations par les habitants et les communautés locales. De là naît un intérêt pour l'histoire locale, l'ethnologie, la genèse des systèmes viaires et des typologies bâties.

Le regard distancié suppose donc à la fois de mettre en relation des phénomènes qui sont analysables à différentes échelles territoriales et d'établir des ponts entre des processus qui se

¹²⁶ LLEWELYN-DAVIES, *Urban design compendium*, Londres, English Partnerships, The Housing Corporation, 2000.

sont déroulés à des époques historiques différentes. Le projet fait à la fois le lien entre la petite et la grande échelle et entre le passé et l'avenir. Ce regard se construit en élargissant le territoire de l'analyse et de l'intervention et en prenant de la distance par rapport au moment présent.

Les méthodes et les techniques, auxquelles recourir pour construire cette prise de distance, sont désormais connues et il existe un consensus au moins partiel, dans le monde de la recherche, comme dans celui de l'action, sur leur pertinence. Elles s'appuient le plus souvent sur un travail d'élaboration de cartes, qui constituent un instrument privilégié de présentation synthétique des informations et des données. Elles découlent de l'approche typomorphologique, qui consiste à mettre au point des cartes sectorielles (réseau viaire, parcellaire, bâti...), à des époques historiques différentes, avec comme objectif la compréhension de la genèse des tissus urbains et l'identification d'une série de problèmes (ruptures, absence de hiérarchie, enclavement, desserte). Le passage de la petite (celle du quartier ou de la commune) à la grande échelle (celle de l'agglomération voire de la région urbaine) implique néanmoins un renouvellement des méthodes : l'analyse du réseau des espaces publics laisse place à celle du système viaire ; la montée en puissance des préoccupations environnementales met en évidence l'importance des corridors écologiques et débouche sur une réflexion sur la construction d'un système du vert (appelé parfois aussi trame verte) ; l'étude de la localisation des équipements et des services aboutit tout naturellement à identifier les nouvelles centralités qui viennent compléter le centre-ville et les centres villages dans le cadre d'agglomérations polycentriques. La caractéristique commune à ces approches sectorielles, c'est l'accent mis sur les liaisons, les continuités, l'importance des hiérarchies à établir (entre les différentes voies, entre les différents centres...) et l'irrigation des tissus urbains. La stratégie sous-jacente à ce programme d'analyse est la volonté de remédier, dans une certaine mesure, au caractère fractal de la ville diffuse¹²⁷. Le regard distancié sur la ville et ses territoires renvoie en fin de compte à une représentation réticulaire de l'urbanisme, dont G. Dupuy montre qu'elle s'impose progressivement au détriment des approches aréolaires¹²⁸

Par opposition au regard distancié des professionnels, le regard des acteurs économiques, des décideurs politiques, et plus encore des usagers apparaît comme un regard de la quotidienneté et de la proximité. Il ne s'appuie pas sur le déploiement de savoirs scientifiques, mais est fondé sur des sensations, des intuitions, des savoir-faire, des habitudes, voire des routines. Les usagers appréhendent le territoire à travers leur vécu, leurs déplacements quotidiens, à travers un ensemble de pratiques, et ont, par conséquent, tendance à privilégier, ce qui relève de l'immédiat et du proche. Leurs demandes sont parfois caricaturées par l'emploi du qualificatif de Nimby à propos de comportements qui visent à défendre un coin de jardin ou un pré carré. Les élus doivent rendre des comptes à leurs électeurs et sont donc tout naturellement amenés à privilégier la satisfaction de besoin à court terme et à rechercher des solutions immédiates à des problèmes qui peuvent apparaître singulier ou sectoriel. Les investisseurs, les lotisseurs, les promoteurs-constructeurs, les commerciaux, sont à la tête d'entreprises qui, dans une perspective de maximisation des bénéfices escomptés, doivent faire tourner les capitaux investis dans le cadre d'opérations qui, pour être plus facilement maîtrisées, doivent être de taille réduite. Il existe donc une antinomie entre le regard que porte les professionnels de l'urbanisme sur la ville et ses territoires et sur celui que portent les autres acteurs concernés par les projets d'urbanisme.

¹²⁷ SECCHI B., *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Editions Parenthèses, 2005.

¹²⁸ DUPUY G., *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991.

2.2. Quels ajustements entre ces deux types de regard ?

Parler d'antinomie ou d'opposition entre ces deux types de regards peut amener à se demander qui a raison. Et c'est bien de cette manière qu'entre les années 1950 et les années 1970, lorsque domine ce que Giovanni Astengo appelle l'« *urbanisme rationaliste* », les chercheurs et les professionnels faisaient appel à la toute puissance de la science et de la technique pour justifier des choix et des objectifs. Sociologues et économistes, à maintes reprises, ont rappelé que les habitants ou les élus, parce qu'ils étaient contraints par des préoccupations immédiates, qu'ils s'attachaient à des phénomènes superficiels, qu'ils se focalisaient sur des événements singuliers. Ces acteurs n'étaient pas dans le vrai, car ils ne seraient pas en mesure de se détacher de la surface des choses, pour accéder à la connaissance des mécanismes à l'œuvre dans la transformation des sociétés. Ces acteurs ne possèderaient pas la capacité de critique. Le regard qu'ils portent sur le territoire ne peut par conséquent être que partiel et il convient, parfois par la conviction, plus souvent par la contrainte réglementaire, de l'emboîter dans le regard distancié que permet le recours à la science et à la technique.

Cette position, que l'on peut qualifier de technocratique, est remise en cause de manière brutale au début des années 1970, sous l'influence notamment de travaux de sociologie s'appuyant sur la psychanalyse ou le marxisme. Dans une sorte de mouvement de balancier, l'on en vient peu à peu à nier tout contenu technique ou scientifique à l'urbanisme et à mettre en exergue son caractère éminemment politique. La figure de l'urbanisme médiateur concrétise cette transformation souhaitée du rôle d'un professionnel, qui est dans une position d'écoute des points de vue en présence et qui est chargé de mettre en point un projet acceptable par tous. Les connaissances techniques, qu'il a pu acquérir au cours de sa formation, apparaissent dès lors moins importantes que les compétences de communication et de négociation qui lui sont nécessaires pour rapprocher les positions des différents acteurs. Dans une telle perspective, la vérité est du côté des acteurs économiques et sociaux et le regard distancié perd de l'importance par rapport à celui de la quotidienneté et de la proximité. L'urbanisme s'apparente de plus en plus à un ensemble de méthodes qui relèvent du management de projets.

L'analyse concrète des processus de négociation conduit à dépasser les théories pluralistes sur lesquelles étaient fondées les démarches d'*advocacy planning*. Clarence N. Stone, dans un article fondateur de la théorie des régimes urbains¹²⁹, affirme que les préférences (c'est-à-dire à la fois les intérêts et les points de vue) des différents acteurs ne sont pas stables. Elles ne peuvent donc être connues a priori (par le biais par exemple d'enquêtes sociologiques), car elles se construisent et se reconstruisent au fur et à mesure des interactions sur lesquelles est fondé tout processus d'élaboration de projets collectifs. Contrairement à ce qu'affirmait haut et fort la sociologie des années 1970, les différentes catégories d'acteurs sont en mesure, par le biais de la confrontation avec d'autres points de vue, de quitter une position de *narrow cognition* (de repli sur la défense d'intérêts immédiats), pour monter en généralité. Bernardo Secchi, qui est un urbaniste et non pas un politiste, défend une position voisine lorsqu'il explique que les demandes sociales ne sont pas données a priori mais qu'elles sont un « *construit* ». ¹³⁰ Dans une société qu'il caractérise de « *société de minorités* », ces demandes ne peuvent être organisées dans le cadre de grille de besoins fondamentaux (logement, emploi, services), mais doivent être écoutées, interprétées afin de les articuler dans le cadre de l'élaboration d'un projet collectif. Le travail de l'urbaniste ne se limite donc pas à produire un

¹²⁹ STONE C.N. « Urban regimes and the capacity to govern. A political economy approach », *Journal of Urban Affairs*, 1993, Vol. 15, N°1.

¹³⁰ SECCHI B. « Domanda sociale », *Un progetto per l'urbanistica*, Turin, Einaudi, 1989.

regard distancié, autrement dit à lire le territoire, il est aussi d'aider à l'expression des demandes sociales, autrement dit d'écouter les habitants.

Cet impératif explique le développement au cours des vingt dernières années de techniques nouvelles qui permettent de mieux comprendre les demandes et les attentes des usagers ou des habitants. Le tableau statistique, s'il est toujours utilisé pour comprendre les évolutions démographiques, les transformations des systèmes d'emplois ou la progression des différents types de trafics, fait une place grandissante à différentes techniques d'enquêtes qualitatives qui relèvent d'une ethnologie de la vie quotidienne : l'observation participante, l'observation in situ des comportements sont associées à des méthodes plus récentes (analyse réputationnelle, parcours commentés, parcours embarqués¹³¹...) pour tenter de comprendre le sens que donnent les acteurs sociaux à leurs pratiques, à leurs actions et aux relations sociales qu'ils cherchent à établir dans leur vie quotidienne. Ethnologie et sociologie sont donc en mesure de fournir une masse importante de renseignements sur les pratiques et les usages sociaux. Le raffinement des analyses, qui n'est limité que par les budgets disponibles, peut même parfois donner l'impression d'une accumulation de données sous lesquelles croule les concepteurs. L'analyse sociale catégorise en effet les usages en fonction des générations, des appartenances culturelles et ethniques, des niveaux de revenus. Elle met en lumière l'extrême diversité des pratiques contemporaines de mobilité, dont les motifs, selon les enquêtes-ménages, ne sont plus majoritairement les déplacements entre domicile et lieu de travail. Elle montre les modalités, propres aux couches populaires, d'appropriation des espaces collectifs que sont les pieds d'immeubles, les groupes de garages, les espaces de stationnement, les bancs publics à la sortie des écoles.

Si l'on admet que le regard distancié ne prévaut pas sur celui de la quotidienneté ne s'emboîte, alors convient-il de rechercher la manière dont ces deux regards peuvent s'articuler. Certains architectes-urbanistes ont pensé, au début des années 1980 qu'un retour aux principes éprouvés de l'urbanisme haussmannien (continuité entre les éléments qui composent les différents systèmes urbains, hiérarchie entre les différents types de voies à l'intérieur d'un même système, lisibilité de la séparation entre public et privé, découpage du sol en îlots de petite taille facilitant l'intervention des investisseurs) permettrait à produire des tissus urbains qui apparaissent plus acceptables aux yeux des différentes catégories qui composent la population. Mais ce retour, ainsi que la critique de l'urbanisme des CIAM qui l'accompagne, n'épuisent pas toutes les questions que soulève l'aménagement de la ville contemporaine.

Le système viaire de la ville haussmannien correspond à un état de la société d'où étaient absents les véhicules motorisés. La coexistence des différents modes de déplacements sur un même espace public se trouve facilitée par ce faible développement de la mobilité. La place croissante de l'automobile dans la ville entraîne des problèmes environnementaux nouveaux (pollution de l'air, encombrement de l'espace public...). La prise en compte des usages conduit à s'interroger sur les conditions de coexistence des différents modes de déplacements et à s'intéresser aux micro-aménagements que constituent les carrefours, les sorties d'écoles, les bandes ou les parcs de stationnement et les zones 30. Dans un autre domaine, celui de l'habitat, la connaissance des usages souligne l'importance des pièces annexes à la cellule logement que sont la cave, le grenier ou le garage. Elle montre ainsi que la volonté d'accéder à une maison individuelle ne relève pas uniquement de facteurs psychosociologiques (individualisme jugé par certains effréné, volonté d'accéder à un statut social). L'apparition de nouvelles formes de loisirs (jogging, roller, skate-board, jardinage), qui ont pour cadre la ville et

¹³¹ Sur ces méthodes. Cf. ROUX J.M., « A l'écoute des habitants », Environnement, 2006, N°33, pp 20-24.

non plus son extérieur, oblige à réfléchir à de nouvelles relations entre espaces naturels et espaces construits.

La connaissance des usages sociaux incite donc à revaloriser un aspect du champ de l'urbanisme qui était jusque-là considéré comme mineur. Si l'aménagement des bordures de trottoirs a pendant longtemps été l'affaire de techniciens, c'est parce que les politiques et leurs conseils (urbanistes, chargés d'études, architectes) pensaient qu'ils avaient mieux à faire en réfléchissant à ce que l'on appelle parfois les grands objectifs d'aménagement ou encore les enjeux stratégiques de développement. Ainsi que le soulignent ceux qui parlent de la nécessité de prendre du recul, le regard distancié apparaissait jusqu'à une date récente comme plus juste que le regard de la proximité. Or ce que nous permet de comprendre la sociologie des pratiques et des usages, c'est qu'il convient non pas d'établir une hiérarchie de jugement entre ces deux, mais de réfléchir à la manière dont ils s'articulent. Le regard de la proximité ne s'emboîte pas dans le regard distancié, il constitue un pôle qui lui est extérieur et entretient avec lui des relations qui restent à analyser.

Si nous nous reposons la question de la mobilité et que nous l'abordons non plus à l'échelle de la ville ou de l'agglomération mais à celle du grand territoire (de l'*area vasta* pour reprendre la terminologie des urbanistes italiens), nous sommes aujourd'hui obligés d'admettre que le système viaire n'est plus, comme au temps d'Hausmann, composé uniquement de rues ordinaires, de rues principales, d'avenues, de promenades et de boulevards, mais qu'il comprend aussi des autoroutes et des voiries rapides urbaines. Et ces nouvelles infrastructures de transports ne font pas que traverser la ville, avec une sorte de statut d'extraterritorialité, elles entretiennent avec les différents territoires (quartiers d'habitations, *shopping malls*, parcs d'activités, nouvelles centralités) des rapports étroits qu'il convient de cerner afin de proposer les dispositifs d'aménagement (échangeurs, ronds-points, giratoires, carrefours) les mieux adaptés pour faciliter ces relations. La connaissance des usages nous montre ainsi que les contournements autoroutiers des agglomérations ne sont pas destinés uniquement à accueillir le transit, mais qu'ils jouent un rôle important dans l'écoulement des déplacements à l'intérieur même des régions urbaines. Plus globalement encore, les enquêtes sur la mobilité conduisent à remettre en cause la prédominance de la voiture sur les autres modes de déplacements et à introduire une sorte de discrimination positive en faveur des modes dits doux dans les projets d'espaces publics.

L'importance croissante de la mobilité dans les sociétés contemporaines oblige donc à revoir les systèmes de voirie. Elle conduit par ailleurs à revisiter l'ensemble des questions (équipements publics, espaces verts...) qui sont à l'origine même de la réflexion urbanistique. La question des équipements est pour des acteurs aussi différents qu'E. Howard, L. Mumford, C. Perry ou P.H. Chombard de Lauwe, à la base de la réflexion sur les unités de voisinage. Jusqu'au début des années 1960, les déplacements quotidiens se font encore pour l'essentiel à pied et la position centrale des commerces et des services publics apparaît aux yeux de tous comme une garantie d'épanouissement de la vie sociale¹³². Le développement du travail féminin est la cause principale du changement de la structure même des déplacements. Certains analystes parlent à ce propos de boucle de déplacements : une mère ou un père de famille emprunte le matin sa voiture et sur le chemin de son lieu de travail, il dépose les enfants à la crèche ou l'école ; la pause de midi peut être l'occasion de pratiquer un loisir ; le retour au domicile le soir permet de faire les courses. Les services et les commerces, pour fonctionner, doivent donc être localisés sur de grands axes, et la position au cœur des quartiers des pôles d'équipement apparaît de plus en plus inadaptée. Les architectes nord-

¹³² GALLAND M., *L'évolution des représentations sociales du quartier dans les politiques d'urbanisme*, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003.

américains tenants du *New Urbanism*¹³³, comme les planners britanniques, réfléchissent à une implantation des commerces et services à proximité immédiate des lieux d'intermodalité que sont les sorties de voie rapide, les gares de RER, de métro, les stations de tramway ou les carrefours. Dans leurs *masterplans*, ils récusent le cul-de-sac et défendent l'idée de *transit oriented development*. La centralité ne se développe plus au centre géographique de chaque quartier, mais à l'articulation des différents éléments constitutifs de la ville que sont les unités de voisinage ou les districts spécialisés.

La croissance récente, il est vrai encore modeste, des déplacements en deux roues, qu'il s'agisse de déplacements à des fins de loisirs ou de déplacements domicile-travail, amène à réfléchir non plus à l'aménagement de bandes à l'intérieur d'un système de mobilité dans lequel la voiture est dominante, mais à la création d'un véritable réseau des pistes cyclables. Cette demande nouvelle peut trouver une réponse dans le cadre de la réflexion plus globale sur la place des espaces naturels dans la ville. Certaines expériences récentes¹³⁴ montrent que la création de corridors écologiques et plus largement d'un système du vert peut être l'occasion de donner une place plus importante au vélo dans la ville. La réflexion sur une mobilité durable croise ainsi une nouvelle façon d'envisager les rapports entre la nature et la ville.

La confrontation entre une approche spatiale fondée sur un regard distancié et une approche sociale qui met l'accent sur la proximité et le moment présent conduit à interroger les références sur lesquelles les architectes et les urbanistes ont pris l'habitude depuis près d'un siècle de construire leurs interventions sur la ville. Ces références ne constituent en effet pas des recettes qu'ils convient d'appliquer quels que soient l'époque historique ou le contexte territorial. Ce ne sont en aucune manière des modèles à imiter. Ce sont de simples principes à partir desquels il est possible d'élaborer un raisonnement et donc de trouver des solutions aux problèmes que pose l'aménagement de la ville contemporaine. Et ces principes n'ont rien d'immuable. L'acceptation de la part des concepteurs d'un dialogue avec les sciences sociales peut contribuer à remettre en cause une série d'idées toutes faites que partagent de larges parties du milieu professionnel de l'urbanisme. Le désenclavement physique d'un quartier (la création de ce que les anglo-saxons appellent des *transit oriented developments*) ne signifie pas nécessairement la fin de l'exclusion sociale pour la population qui y réside. L'aménagement d'espaces publics de qualité, permettant la coexistence des différents modes de déplacements, ne se traduit pas obligatoirement par un renforcement de la mixité sociale et un enracinement de la démocratie. La création de polarités par concentration d'équipements à proximité des plates-formes intermodales n'entraîne pas automatiquement l'apparition de nouvelles centralités. Urbanistes, paysagistes, architectes ont comme mission de fabriquer un cadre matériel à l'intérieur duquel se déploieront des pratiques sociales. Ils n'ont guère de moyens à leur possession pour peser sur ces pratiques. Peut-être serait-il temps que certains d'entre eux cessent de se lamenter sur l'individualisme croissant des ménages, sur la démission des décideurs politiques pour comprendre que leur rôle est au mieux de produire un cadre qui ne soit pas un obstacle aux pratiques sociales, comme ont pu l'être certaines formes de l'urbanisme moderne.

¹³³ Cf. par exemple la comparaison établie par A. Duany et E. Plater-Zyberk dans leur *Lexicon* (cité dans DUTTON J.A., *New American Urbanism. Reforming the suburban metropolis*, Milan, Skira, 2000).

¹³⁴ Cf. Comune di Bergamo, « Il progetto del nuovo piano regolatore generale », *Urbanistica Quaderni*, 2000, N°27, ou MAYOR OF LONDON, *London Plan*, Londres, Greater London Authority, 2004.

2.3. Le déroulement du processus de projet

Dans la conception linéaire de l'élaboration du projet, la phase préalable d'analyses devait être la plus exhaustive possible. La rédaction des rapports de présentations des Schémas de directeur d'aménagement et d'urbanisme ou des Plans d'occupation des sols doit suivre un plan préétabli (indiqué d'ailleurs par le Code de l'Urbanisme) et comprendre analyse démographique, études socio-économiques, état initial de l'environnement, bilan des équipements et services publics...). Ces études préalables, qui servent à l'établissement de prévisions par recours à la méthode de prolongements des tendances passées, peuvent en tant que besoin être complétées par des analyses sectorielles plus approfondies. L'on va donc du général au particulier.

Au début des années 1980, l'on assiste à une remise en cause de ce mode de faire, certains élus n'hésitant pas à mettre en doute l'utilité même des études et certains architectes à affirmer qu'il était possible de commencer directement par le projet. Il est vrai, qu'avec l'intérêt croissant des diverses sciences sociales pour la ville, qu'avec les progrès de la modélisation, l'urbaniste a à sa disposition une masse croissante d'informations et d'interprétations. D'un certain point de vue, l'on peut dire qu'il « croule » sous les interprétations. Ce constat doit-il conduire à décréter l'inutilité des études ou au contraire à chercher à mieux cibler les études à mener en fonction des circonstances particulières dans lesquelles se déroulent le projet ?

Si l'on admet que le projet s'élabore dans le cadre de groupes, d'ateliers ou d'équipes, qui associent selon les cas différentes catégories de professionnels, ces professionnels et des élus, ces professionnels, des élus, des acteurs économiques et des habitants, l'on est tout naturellement amené à constater que l'urbaniste n'est pas en mesure, à lui seul, de déterminer les questions qui doivent être traitées, d'identifier les problèmes auxquels il faut trouver des solutions. Pour les habitants, les acteurs économiques ou les décideurs politiques, il y a des questions qui, à un moment donné, constituent des enjeux, d'autres non. Dans la perspective d'un apprentissage partagé, la construction d'un diagnostic en commun oblige le plus souvent à partir de questions particulières qui constituent pour les acteurs locaux les problèmes qu'ils rencontrent dans leur vie quotidienne ou dans leur action au jour le jour. Le rôle de l'urbaniste est alors d'inciter les autres acteurs à monter en généralité, en leur montrant que tout problème particulier trouve le plus souvent une solution dans un contexte territorial plus large. L'exemple des Plans de déplacements urbains est à ce propos très significatif.

La solution problèmes de circulation à l'intérieur d'une région urbaine est souvent recherchée dans la création de nouvelles infrastructures (rocade, barreau autoroutier, déviation), qui permettent de faciliter l'écoulement du trafic ou de le détourner afin qu'il ne passe plus à l'intérieur des zones résidentielles où le piéton, les vélos et les transports en commun doivent régner en maîtres. L'analyse des différents types de trafic (transit, échanges, trafic interne) met en lumière la complexité des phénomènes de mobilité. Les solutions aux problèmes posés ne peuvent se résumer à une amélioration de l'offre, mais doivent peser sur les comportements des usagers. Elles impliquent d'agir à la fois sur le stationnement, la tarification, l'amélioration du réseau de cheminements piétonniers et des pistes cyclables, ainsi que sur le renforcement de transport collectif. Elles supposent enfin de mieux articuler les politiques de déplacements et celles d'urbanisme, ce qui peut amener par exemple à revoir les articles du règlement des Plans locaux d'urbanisme en fonction de l'impératif de réduction de la circulation automobile (plus particulièrement ceux qui ont trait au stationnement ou à la configuration des voiries), à mener une réflexion sur la configuration des différentes voies (caractéristiques des trottoirs, des bandes cyclables, de la chaussées, plantations, mobilier urbain...) en fonction de leur

place à l'intérieur du système de mobilité, à lancer des projets qui favorisent la densification ou le renouvellement urbain le long des axes lourds de transports en commun. Le Plan de déplacements urbains, dont le contenu, d'après la loi *Solidarité et renouvellement urbain*, devrait découler de celui des Schémas de cohérence territoriale (par application du principe de compatibilité), en vient, dans certaines villes, à proposer des concepts de déplacement, qui sont de véritables schémas d'organisation spatiale à l'échelle de l'agglomération. Le Plan de déplacements urbains, jusque-là document de programmation sectorielle, tend à devenir un véritable plan territorial, qui suscite de la part des acteurs de la société civile un intérêt plus grand que celui du Schéma de cohérence territoriale. L'entrée sectorielle, dans ce cas la mobilité, permet une montée progressive en généralité, et facilite l'implication des habitants et des associations.

Le choix d'une entrée particulière qui fait enjeu apparaît donc comme une condition préalable à l'élaboration d'un diagnostic partagé. Elle ne doit pas conduire le professionnel à s'enfermer dans un domaine sectoriel, où il serait particulièrement à l'aise. Le rôle de l'urbaniste est au contraire de chercher en permanence à ouvrir le cadre de la réflexion. Il est, en fonction des nécessités, d'aller du particulier au général, mais aussi du général au particulier. Le processus d'élaboration et de mise en œuvre du projet fonctionne donc de manière itérative : sur la base d'études spécialisées, l'on s'attache à solutionner un problème particulier, mais les solutions adoptées soulèvent de nouvelles questions, qui entraînent à leur tour un nouveau besoin d'analyses. Certains observateurs n'hésitent pas à parler à ce propos d'un processus qui fonctionne par une succession de boucles.

2.4. Le projet à grande échelle : quels débouchés ?

Pendant de nombreuses années, l'on a pensé que l'objectif des plans (à l'échelle intercommunale ou communale) était d'établir des prévisions sur la base desquelles il était possible de construire des programmes d'action. Le projet, dans sa version opérationnelle, est perçu comme un moyen de matérialiser des intentions, de traduire des objectifs quantitatifs en réalisations concrètes. L'analyse sert à l'établissement de prévisions, qui permettent de construire un programme, qui apparaît comme un préalable incontournable à la mise au point de projet. L'on était bien dans un schéma linéaire analyse \Rightarrow prévision \Rightarrow programme \Rightarrow projet \Rightarrow réalisation. L'on était même tellement dans ce schéma que toute défaillance du projet était immédiatement imputée à un manque de clarté des objectifs synthétisés dans le programme.

L'idée même de projet à grande échelle (de projet de ville, de projet de territoire) remet en question ce schéma de progression qui prévoit que le projet n'est que l'étape ultime d'un processus. Les urbanistes, les paysagistes, les architectes sont en effet désormais invités à formaliser des projets, bien avant que l'on esquisse la possibilité même de réalisation. Mais cette activité de projet à grande échelle est-elle de même nature que celle qui se déroule à l'échelle d'une opération particulière d'aménagement ou d'urbanisme ? Il est difficile de penser qu'il soit possible d'agir de la même manière selon qu'un concepteur se trouve dans une situation de vis-à-vis avec les acteurs opérationnels que sont les services municipaux, les bureaux d'études, les investisseurs ou les promoteurs ou qu'il soit seul à imaginer les transformations possibles d'un grand territoire.

L'urbanisme, notamment au cours de la période des Trente Glorieuses, a eu tendance à assimiler un peu hâtivement projet à prévision ou prospective, ce qui contribue à détacher le projet du contexte territorial dans lequel il intervient. L'idée de projet à grande échelle conduit

au contraire tout naturellement à revaloriser la dimension de rassemblement et de recollement dans la démarche urbanistique. Cela a été signalé plus haut, le rôle de l'urbaniste est d'articuler différents types de regards sur le territoire, il est d'établir des ponts entre des phénomènes en apparence isolés, d'aider à donner du sens à une réalité qui à première vue peut apparaître comme un écheveau impossible à démêler. En affirmant ainsi que le projet possède une dimension d'analyse, l'on rejoint les théoriciens des politiques publiques qui insistent sur la dimension « *cognitive* » de l'action. Mais le projet ne se limite à produire un horizon de sens, auquel se réfèrent les actions engagées, il doit fournir non seulement des préconisations qui facilitent le passage à l'action, mais aussi des orientations qui encadrent les transformations attendues du territoire, plus particulièrement du territoire physique. Les urbanistes sont par conséquent à la recherche de notions qui leur permettent d'indiquer de manière synthétique leur vision des transformations territoriales, ils parlent à ce propos de *key diagram*, de concept, de *progetti per il piano* ou de scénario de transformation.

Figure 9 : Londres : key diagram. London Plan

Le terme de *key diagram* est employé dans le *London Plan*, une stratégie de développement spatial, mise en point entre 2001 et 2004, à l'échelle du territoire du Grand Londres. Ce plan formule une stratégie spatiale, qui s'appuie sur une batterie d'indicateurs pour forger, mesurer et valider ses objectifs politiques tout en les figurant territorialement (*spatial policies*). Aussi sont dessinés les secteurs de centralité à consolider (*Town centres*) et la couronne péri-centrale à redynamiser (*The suburbs*); les grands corridors inter-régionaux de développement (le *Thames Gateway* et l'axe *Londres-Stansted-Cambridge*), le réseau des infrastructures de transport collectif (réseaux de bus, ferroviaire et de métros, aéroport et hélicoptère, parcours pédestre et cyclable) et enfin les espaces ouverts métropolitains (*Metropolitan open spaces*) et la ceinture verte (*Green belt*). Par ailleurs, le plan distingue des secteurs stratégiques : les *Opportunity areas* et les *Areas for intensification*. Ceux-ci sont localisés sur le *Key Diagram* par des étoiles de différentes couleurs. Un parallèle peut être établi entre le *key diagram* et la carte présentant les orientations de développement retenues par le Schéma directeur Lyon 2010. Là aussi, sont dessinés les grandes infrastructures et leurs extensions, les espaces verts inaliénables et sont localisés les pôles de centralité et les sites de développement d'intérêt stratégique.

Dans ces deux exemples, l'objectif de la représentation graphique est double : spatialiser et localiser. La spatialisation consiste « à inscrire un projet politique dans son territoire, à faire interagir des volontés abstraites, maîtriser, protéger, développer avec les réalités et contraintes du terrain », tandis que la localisation « marque des limites, voire des frontières »¹³⁵. Les cartes du London Plan (le *key diagram* et ses déclinaisons sub-régionales) relèvent plus des « sciences de la communication que de la précision géographique ». L'écriture cartographique s'appuie sur des qualités graphiques, qui expriment avant tout « la marge de souplesse et de négociation qui existe entre les niveaux de procédure, un art du flou » (points, tâches et bandes colorées). La localisation par le recours à une ponctuation symbolique des secteurs stratégiques (étoiles de différentes couleurs dont la représentation précise est disponible en annexe des *Subregional Development Frameworks*) n'aboutit en aucun cas à la délimitation de périmètres et à la fixation de limites. Le *London Plan* reste en amont d'une démarche progressive de figuration « d'un projet politique rencontrant un territoire » (ici le Grand Londres) qui se construit à mesure que l'on avance dans le document et que se singularisent les enjeux.

¹³⁵ CREISSELS C., « Spatialiser sans localiser », *Diagonal*, 2005, N°169, pp 56-58.

Figure 10 : Grenoble. Plan de Déplacements Urbain. Alpes Métropole.

Le Plan de déplacements urbains, adopté en 2001, par le Syndicat mixte des transports en commun, débouche sur la formalisation d'un nouveau *concept multimodal*¹³⁶. Sur un fond de carte, qui laisse apparaître de manière schématique le relief, sont tracées les lignes de tramway (existantes et en projet) et les voies ferrées. Sont aussi tracées la rocade autoroutière nord et la rocade sud en projet qui devrait comprendre un tunnel sous la colline de la Bastille. Cette représentation synthétique est accompagnée d'un commentaire, qui laisse deviner un véritable projet d'organisation spatiale pour le cœur de la région urbaine de Grenoble. L'anneau autoroutier, qui sépare la partie dense de la partie moins dense de la ville, doit devenir à terme un véritable « *ring* » qui relie des haltes ferroviaires, des stations de tramway et des parkings relais. Il permet d'accéder à un centre d'agglomération réserver aux circulations douces et aux transports collectifs. Le concept de déplacements indique par ailleurs les lieux d'intermodalité (intersection de la rocade, de la voie ferrée et d'une ligne de tramway) qui peuvent devenir les supports de nouveaux projets urbains. D'une certaine manière, il annonce donc une nouvelle organisation spatiale pour la région urbaine de Grenoble. Le concept se veut à la fois une idée générique et une forme générique, qui indiquent le cadre dans lequel il convient de penser l'aménagement du territoire de la région grenobloise.

Les urbanistes italiens ont recours de manière voisine à cette idée de concept. Paola Viganò et Bernardo Secchi construisent, lors de l'étude du Plan territorial de coordination de la province de Lecce, le concept du « *Salento come parco* », ou plus exactement comme vaste parc habité. Ce concept renvoie tout d'abord à une analyse du fonctionnement du territoire de cette province du sud de la péninsule. Le Salento est resté une région essentiellement rurale dont l'armature urbaine a pendant longtemps été composée de petites villes, de bourgs et de villages. Cette armature prend appui sur l'existence d'un réseau maillé, extrêmement serré, de voies communales et de chemins ruraux. Ces établissements humains s'installent, dans la partie nord de la province, en retrait de la côte. Au début du 20^{ème} siècle, Lecce voit s'affirmer son rôle de chef-lieu et de pôle de commerces et de services et sa population croît jusqu'à atteindre cent mille habitants. Au milieu des années 1970, à partir de ces nombreux pôles, se dessine un processus de diffusion de l'urbanisation à l'intérieur des terres comme le long des côtes (implantations de résidences secondaires et d'hébergements touristiques). La constitution de la ville diffuse est le corollaire d'une transformation de l'économie locale, caractérisée par une restructuration de l'agriculture autour de produits de qualité (huile d'olive, vins d'appellation d'origine contrôlée, figues), puis par l'apparition de petites et moyennes entreprises organisées en districts (secteur de la chaussure et du vêtement) et enfin par un développement touristique sans identité forte (tourisme familial l'été le long en bord de mer, gîtes ruraux et tables d'hôtes dans les anciennes fermes). Le Salento s'est donc structuré de manière originale et est vécu aujourd'hui par ses habitants comme « *une grande ville dispersée dans le paysage des oliveraies* »¹³⁷. Ce concept renvoie ensuite une organisation du territoire qui serait fondée sur l'idée de porosité. Le système de la mobilité ne doit pas être fondé un petit nombre d'axes de circulation rapide, qui n'entretiennent aucun lien avec les territoires traversés, mais prend appui sur le réseau des voies secondaires qui irriguent le territoire à l'image des alvéoles d'une « *éponge* ». Une interpénétration doit par ailleurs être

¹³⁶ Syndicat Mixte des Transports en Commun PDU. *Le Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise*, Grenoble, 1999.

¹³⁷ VIGANO P. (a cura di), *Territori della nuova modernità. Piano territoriale di coordinamento della provincia di Lecce*, Provincia di Lecce (Assessorato alla Gestione Territoriale), Electa Napoli, 2001, p.14.

recherchée entre activités agricoles protégées et zones résidentielles et à la *città diffusa*, il convient de répondre par un « *naturalità diffusa* ».

C. Bianchetti, à l'occasion du Schéma directeur du fleuve Pescara, avance à propos de l'aménagement de ce cours d'eau le concept de « *mikado* ». Le fleuve ne peut pas être considéré uniquement comme une succession d'espaces à protéger (par la mise en place par exemple d'un Parc naturel, car il est le support d'activités économiques, qui s'enchevêtrent les unes avec les autres. L'image du « *mikado* » renvoie à cette complexité et la nécessité pour agir de démêler les problèmes qui se posent les uns après les autres¹³⁸. Des scénarios sont proposés qui ont trait à l'assainissement et à l'épuration des eaux usées, à la valorisation de la biomasse, aux déplacements, aux loisirs... Le concept apparaît donc comme un chaînon intermédiaire entre analyse et projet. Il permet à la fois de synthétiser les éléments d'analyse et d'esquisser ce qu'il faut appeler des scénarios de transformations plutôt que des projets.

Un concept d'aménagement peut faire l'objet d'interprétations diverses et parfois contradictoire et ne permet pas le passage à l'action. Il doit faire l'objet d'une série de déclinaisons qui sont l'occasion de tester des transformations, d'évaluer leur compatibilité avec le contexte territorial, qu'il s'agisse du contexte matériel et physique ou du contexte économique et social. Dans les deux cas présentés ci-dessus, la formulation du concept est accompagnée d'une série d'esquisses, de projets partiels, de fiches d'action, qui constituent autant d'occasions d'approfondir la mise en œuvre de l'action envisagée (la diffusion de la naturalité, la réorganisation du système de mobilité, la requalification écologique du fleuve) sinon sur la totalité du territoire concerné, du moins sur des secteurs particuliers. A la différence des prévisions qui, sur la base d'une évolution supposée connue de manière certaine, formulent des solutions souhaitées, les scénarios cherchent à explorer les conséquences probables d'une stratégie sur les transformations du territoire physique d'une part, sur la vie économique et sociale de l'autre. En même temps que l'on propose des solutions, l'on cherche à en comprendre les impacts, l'on cherche à évaluer ses effets.

Figure 11 : Turin. PRG. Gregotti et Cagnardi

D'autres urbanistes n'hésitent pas à pousser plus loin la précision. A. Cagnardi et V. Gregotti, chargés au début des années 1990 des études du Plan régulateur général de Turin, proposent d'introduire, à côté des pièces que comptent tout plan d'urbanisme en Italie, des *progetti per il PRG*¹³⁹. Le plus important de ces projets, qui a été depuis en grande partie mis en œuvre, concerne la *Spina centrale* : il s'agit d'un long boulevard urbain créé après couverture des voies ferrées (notamment de celle qui accueille le train à grande vitesse), qui séparent jusque-là la ville historique des quartiers du développement industriel. La formulation du projet est l'occasion à la fois de vérifier la faisabilité technique de la couverture de la voie ferrée et de proposer une ambitieuse action de requalification urbaine des deux cent cinquante hectares de friches industrielles situés le long de cet axe. Le projet localise des fonctions urbaines (résidences, bureaux, espaces verts, services publics) et dessine les îlots (implantations, hauteurs), il est accompagné d'études de détail qui pour des sites particuliers esquissent des solutions architecturales. Il apparaît donc comme une sorte de plan-masse à très grande échelle.

¹³⁸ NOVARINA G. (sous la direction), *Villes européennes en projet*, Grenoble, IUG, Fondation Braillard Architectes, Plan Urbanisme Construction et Architecture, 2007

¹³⁹ Città di Torino (Assessorato all'assetto urbano), Gregotti Associati Studio, *Progetti per il PRG, Quaderni del Piano*, 1994.

La mise en œuvre de cette partie du Plan régulateur général a fait l'objet de nombreux commentaires, qui insistent tous sur le décalage qui existe entre les intentions originelles et les réalisations en cours dix années après l'approbation du plan. Les *progetti per il PRG* ont effet le statut de projet-norme et leur contenu détaillé rend quasi-obligatoire leur modification pour tenir compte des évolutions du contexte socio-économique. La modification d'un élément constitutif d'un plan d'urbanisme est facilité par l'existence en Italie de procédures contractuelles (parmi lesquels les accords de programme), qui permettent de recueillir les avis des collectivités concernés (le plus souvent au moins les trois échelons de gouvernement du territoire que sont la commune, la province et la région) et de changer de règle en tant que besoin. En France, le caractère plus réglementaire des documents d'urbanisme et la règle de compatibilité rendent pratiquement impossible la pratique du projet à une échelle territoriale plus large que la commune. Les projets, quand ils sont intégrés dans un document de type Schéma de cohérence territoriale – voir à ce propos l'expérience de Montpellier – ne peuvent avoir la statut de projet-norme et doivent être considérés comme de simples guides pour l'action à venir.

3 L'ENSEIGNEMENT DU PROJET¹⁴⁰

Dans la plupart des instituts d'urbanisme, comme d'ailleurs des écoles d'architecture, l'enseignement du projet apparaît essentielle. C'est par sa mise en œuvre sous forme d'atelier que les enseignants forment les étudiants au métier de l'urbaniste.

3.1. De la *Composition urbaine* et de l'*Analyse urbaine* aux ateliers de projet

L'enseignement du projet est progressivement apparu à partir d'une volonté commune des enseignants et des étudiants de tendre vers le projet. Il est l'aboutissement d'une évolution des cours préexistants dans les différentes formations de l'IUG. Dans le DESS « Urbanisme et Aménagement », créé en 1974, l'enseignement par le faire est abordé dans l'atelier de *Composition urbaine*. Cet atelier est encadré par des enseignants architectes issus de l'École d'Architecture qui ont l'habitude de faire faire des Tavaux d'analyse et de propositions en composition urbaine. Pour une grande part des étudiants recrutés dans des disciplines de sciences sociales (droit, sciences politiques, sociologie, histoire, etc.), c'est leur première expérience pédagogique « concrète ». Seuls quelques étudiants issus des écoles d'architecture ou de paysage connaissent cet enseignement du faire et manient les outils et les méthodes adaptés.

Puis avec le développement de la notion de projet urbain, l'équipe enseignante de l'IUG estime que l'enseignement de la composition urbaine n'a plus lieu d'être, qu'il faut faire évoluer cet enseignement vers l'enseignement du projet et faire appel en interne aux compétences variées de l'équipe, notamment en architecture, sociologie et urbanisme. Cette évolution de l'enseignement du projet prend tous sens lors de la transformation du DESS en Master : *« Dans l'atelier projet urbain de master 1, on a su poursuivre une évolution et se libérer d'un héritage très « composition urbaine ». Avant, l'atelier de DESS était en partie fondé sur les deux types de public, les « humanistes » et les « spatialistes », on jouait sur leurs spécificités pour animer l'enseignement. Or il y a de moins en moins d'architectes et le lien avec l'ENSAG s'est distendu. De plus il y a eu une évolution de cette notion de projet urbain que nous accompagnons »*¹⁴¹.

De même, dans l'Institut Universitaire Professionnalisé (IUP) d'« Aménagement et Développement Territorial », créé en 2000 avec l'Institut de Géographie Alpine, dans la filière « Urbanisme et Projet Urbain », l'atelier d'*Analyse urbaine* évolue vers l'enseignement du projet urbain. L'équipe pédagogique, frustrée de s'arrêter à l'analyse, souhaite aller plus loin et met en œuvre les moyens nécessaires en terme de compétences et de temps. *« Cet atelier s'appelait Analyse Urbaine et on s'arrêtait à la phase diagnostic d'un territoire. Puis, d'année en année, les étudiants, le contexte du Mois de l'Architecture et notre envie ont fait tendre l'atelier vers le projet urbain... »*¹⁴².

La réforme LMD qui entraîne *de facto* la disparition inéluctable des IUP se traduit à l'IUG par le pari de la constitution d'un cycle complet en urbanisme qui démarre au sein de la Licence de « Géographie et Aménagement » cohabilité avec l'Institut de Géographie Alpine.

¹⁴⁰ Le corpus de ce chapitre est constitué principalement par une série d'entretiens engagés dès 2005-06 (dans le cadre d'une mission interne) auprès des enseignants de projet ou de matières liées et poursuivis en 2006-07 dans le cadre de la présente recherche. Il est complété par l'analyse de certaines évaluations d'atelier par les étudiants (IUP2 et M1/2) et diverses sources bibliographiques.

¹⁴¹ Entretien N. Seigneuret et P. Duarte, in C. CREISSELS, « Le projet urbain à l'IUG en 2006 », enquête interne, 2006, p. 3.

¹⁴² N. LEBLANC, « Entretien avec Jean-Michel Roux et Marie-Christine Couic, enseignant responsables de l'atelier Analyse et Projet Urbain des IUP2 à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble », *Travers* n°2, Spécial « Mois de l'Architecture en Isère », juin 2005, École d'Architecture de Grenoble, p. 17.

Après une année de tronc commun les étudiants s'inscrivent dans des filières, dont la filière « Urbanisme ». Cette constitution d'un cycle long en urbanisme est l'occasion de proposer un enseignement du projet par atelier sur l'ensemble de cinq années. Il permet d'envisager une progression dans l'apprentissage (lien vertical) et de repenser l'enseignement des cours liés à l'atelier (lien horizontal). Ce cycle long en urbanisme prévoit désormais un atelier à tous les semestres. Il permet une répétition de l'exercice et une progression dans l'apprentissage. Les premiers ateliers de L 1 (*Analyse et observation des territoires*), L 2 (*Analyse urbaine*) et L 3 (*Urbanisme*) se concentrent sur les techniques d'observation, de lecture, d'analyse des territoires. Les ateliers du master sont plus spécifiquement dédiés au projet qui est décliné à plusieurs échelles depuis le quartier jusqu'au territoire en passant par la ville sans qu'il y ait nécessairement une progression en terme d'échelle des projets.

Aussi bien en master qu'en IUP, l'atelier intervient, précédé ou entouré d'enseignements connexes qui apportent de la pertinence au projet. En IUP, les cours de *Morphologie urbaine* et d'*Enquêtes et analyse de données*, dispensés par les enseignants de projet sont devenus progressivement des temps de préparation à l'atelier. En M 1, pour les mêmes raisons, les cours de *Photoshop*, de *représentation graphique*, de *dessin*, d'*Autocad*, de *techniques d'enquêtes* servent directement le travail d'atelier. Enfin, en M 2, le volant d'heures d'enseignement volontairement restées non affectées en début d'année sert régulièrement à proposer des formations apparues comme manquantes durant les deux workshops (*Autocad*, etc.).

Avant l'introduction de l'IUP, la création du Master « Sciences du Territoire » et la réforme Licence Master Doctorat (LMD), l'IUG comptait moins d'une centaine d'étudiants de 2^e et 3^e cycle répartis entre un DEA, un DESS sur deux ans et un doctorat. A la fin du cycle de réformes, l'IUG disposera d'un cycle complet et unifié de formations à l'urbanisme depuis la licence « Géographie et Aménagement » co-habilitée avec l'Institut de Géographie Alpine jusqu'au doctorat. Il sera présent dans deux des quatre options de la licence (« Urbanisme » et « Ingénierie du développement territorial ») et dans quatre des six filières de master (« Urbanisme et Projet Urbain », « Urbanisme, Habitat et Coopération Internationale », « Maîtrise d'Ouvrage du Bâtiment et gestion de patrimoine bâti » et « Recherche »). Environ 600 étudiants seront inscrits dans un diplôme habilité ou co-habilité par l'Institut.

3.2. L'enseignement du projet témoigne de cette (ré)volution dans la pédagogie.

3.2.1. L'atelier

L'enseignement du projet est un acte collectif à l'IUG et repose sur une équipe de deux ou trois enseignants aux profils variés. Les équipes se constituent avec pour objectif de proposer aux étudiants des regards différents sur le territoire. Ainsi, en IUP2, la « tradition » est d'assembler une urbaniste-sociologue, un urbaniste-politologue et un(e) urbaniste-architecte. En M1 Urbanisme et Projet Urbain, l'équipe repose sur un binôme urbaniste-sociologue et architecte-urbaniste. Chaque enseignant intervient selon ses compétences, sa culture d'origine, ses expériences pédagogiques et professionnelles¹⁴³ à des étapes particulières du projet (les méthodes de mise en parole des habitants, l'émergence des enjeux, le passage au

¹⁴³ Ces enseignants ont souvent une expérience d'atelier dans d'autres institutions (écoles d'architecture ou d'ingénieurs) en France ou à l'étranger. Ce sont aussi des personnes ayant une « double casquette » avec une forte activité parallèle dans le monde professionnel (agences d'urbanisme, CAUE, bureaux d'étude) ou dans celui de la recherche. Cet ancrage dans la pratique opérationnelle de l'urbanisme ou dans la dimension théorique est vu comme un gage de qualité par les étudiants.

projet, etc.) et lors des moments forts de l'atelier (présentation de l'atelier, rendus intermédiaires et finaux).

Lorsque manque une compétence ou des connaissances au sein de l'équipe enseignante, la pratique est d'aller chercher l'apport d'un « expert extérieur ». Celui-ci peut être un membre du corps enseignant ou un professionnel qui intervient sur vacation. Il revient aux étudiants de tenir compte des indications différentes, voire contradictoires des enseignants ou des experts. Les temps de coordination entre enseignants et les temps d'échange entre équipe enseignante et étudiants sont alors cruciaux pour la cohérence globale de l'atelier.

Dans les ateliers, les étudiants sont mis en projet par la proposition d'une « commande » qui leur est passée. Celle-ci est plus ou moins fictive mais permet aux étudiants de travailler dans un cadre « professionnel » : Dès l'IUP « *les étudiants sont en situation de rencontre avec des élus et des techniciens et ça c'est formidable. Il y a peu d'endroits où on fait une présentation à des élus en deuxième année [n.b. équivalent bac + 3]. Parfois on attend d'être professionnel pour le faire et se casser la figure. Là, ils commencent à acquérir une certaine habitude et connaissance d'un milieu très particulier, avec ce binôme techniciens/élus dans les collectivités, au contact duquel ils apprennent vite qu'il n'est pas toujours facile de travailler* »¹⁴⁴.

La commande ne fait pas d'ordinaire l'objet d'un contrat avec un maître d'ouvrage¹⁴⁵. Elle fait plutôt l'objet d'un travail de démarchage en amont à l'atelier auprès de communes, structures intercommunales (communautés de commune ou d'agglomération) ou partenaires institutionnels (CAUE¹⁴⁶, Agence d'urbanisme, etc.) afin qu'ils jouent le rôle de la maîtrise d'ouvrage. Une double commande existe parfois quand, en plus de travailler avec une collectivité, le rendu s'inscrit dans une manifestation, comme le « Mois de l'Architecture en Isère » ou « Grenoble + 6° ». La formule permet d'avoir déjà un contexte dans lequel s'insérer et stimule la production intellectuelle par le challenge de l'exposition et de la confrontation avec d'autres étudiants mais présente l'inconvénient de restreindre les marges de manœuvre (planning, partenaires, etc.) et de multiplier les temps de rendu. Le travail d'écriture de la commande est extrêmement variable. Il peut s'agir de reprendre un appel d'offre ayant été lancé il y a quelques années, ce qui permet de donner une bonne idée de ce qui attend professionnellement les étudiants. Cette année et dans le cadre de cette même recherche, l'atelier d'IUP 2 s'est appuyée sur un appel d'offre existant de la Ville de Grenoble pour un projet de revalorisation urbaine du quartier de l'Île Verte¹⁴⁷ et l'atelier de Master s'est appuyé sur la préparation du marché de définition pour les berges de l'Isère réalisée par le service de Prospective Urbaine de la Ville de Grenoble. Le plus souvent, la commande se construit progressivement avec une collectivité intéressée. Travailler sans commande est enfin une solution qui permet aux étudiants de se lancer dans la compréhension d'un territoire sans *a priori* mais qui a, comme revers de la médaille, le défaut ne pas mobiliser aisément technicien et élus municipaux autour de l'atelier.

¹⁴⁴ N. LEBLANC, « Entretien avec Jean-Michel Roux et Marie-Christine Couic, enseignants responsables de l'atelier Analyse et Projet Urbain des IUP2 à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble », *Travers* n°2, op. cit., pp. 17-19.

¹⁴⁵ Nous ne répondons pas à des appels d'offre existants ou à des contrats qui pourraient être pris par des entreprises. Les commandes ne sont pas rémunérées ou considérées comme un mode de financement de l'institution. Une contribution financière est simplement demandée quand cela est possible pour couvrir les frais de reproduction des travaux. L'IUG n'est donc pas dans une logique de mise en concurrence de ses étudiants sur le marché des études.

¹⁴⁶ Si la plupart des commandes sont trouvées par le biais des réseaux professionnels des enseignants, le CAUE est aussi un relais efficace auprès des petites communes.

¹⁴⁷ Ville de Grenoble, *Étude urbaine sur le site de l'Île Verte*, marché n°06A016, Service Prospectives Urbaines, Marchés publics de prestations intellectuelles, 2006.

L'échelle territoriale de la commande en atelier d'urbanisme varie. Si l'échelle territoriale est plutôt celle du quartier, du secteur, elle tend à être celle du « projet d'agglomération », voire à très grande échelle. Ces échelles correspondent à celles auxquelles nos étudiants d'urbanisme seront amenés à travailler lors de leur insertion professionnelle.

Les ateliers représentent les enseignements les plus importants en volume horaire dans les différentes formations. En IUP 2, l'atelier représentait 170 h pour les étudiants. En M1, l'atelier représente pour les étudiants 120 h. En Master 2 « Urbanisme et Projet Urbain », les cours sont organisés en session d'une semaine par mois avec trois semaines en stage ou en entreprise selon le statut de l'étudiant (formation initiale ou apprentissage). Chacune des 10 sessions mensuelles est thématiquée. Les ateliers en occupent désormais deux (septembre et décembre) : la première sur le projet de territoire et la seconde sur le projet de quartier. L'atelier se fait sous le mode du *workshop d'une semaine* qui implique un travail très condensé à partir de données rassemblées par les enseignants. Un petit temps de visite de terrain est possible mais il s'agit plus ici d'un « travail en chambre » et condensé sur une semaine de charrette.

3.2.2. La pédagogie

La pédagogie du projet à l'IUG insiste à la fois sur l'acquisition de méthodes et sur les processus. Les étudiants de master étant issus de disciplines très variées, un effort d'accompagnement pédagogique important est demandé dans l'acquisition généralisée de ces méthodes, de ces processus, d'un vocabulaire commun et d'une qualité d'écriture similaire. La pédagogie cherche à développer chez les étudiants une capacité à construire, argumenter et défendre un projet. Ce n'est pas une *pédagogie par le modèle*, où le travail de l'étudiant consiste à rejoindre la vision de ses enseignants, mais plutôt une *pédagogie par le processus* où l'étudiant a de l'autonomie dans le choix des solutions : « *la démarche de projet urbain, c'est avant tout, l'acquisition de méthodes. Mais c'est aussi une sensibilisation à l'ouverture aux autres : professionnels, politiques et habitants. C'est apprendre à dialoguer* »¹⁴⁸. « *on a un regard peut-être plus universitaire qu'en architecture, c'est-à-dire que ce qui va nous intéresser c'est de savoir si leurs démarches ont été pertinentes, s'ils sont solides sur les bases qu'ils annoncent, sur les propositions qu'ils font, mais après on ne juge pas des propositions, c'est-à-dire qu'ils peuvent faire des formes d'urbanisation qui ne nous plaisent pas outre mesure. A partir du moment où ils justifient ce travail par leur analyse et par leur projet, on ne les contredira pas* »¹⁴⁹. Le processus importe autant si ce n'est plus que la forme finale.

Dans les ateliers, les étudiants apprennent à décrire, écouter, analyser, synthétiser, questionner, critiquer, acquérir des références, répondre, imaginer des scénarios, argumenter, valoriser.

Toutes ces actions tentent d'être menées de manière articulée. Un travail d'aller-retour ou d'itération se décline de plusieurs façons. Entre *les différentes disciplines* mobilisées telles que l'histoire, géographie, la sociologie, la démographie, la typo-morphologie, il est demandé aux étudiants de les mobiliser et de les articuler dans la phase d'analyse, mais également dans la phase de projet. Entre *analyse et projet*, un effort significatif est mis dans la compréhension que l'un et l'autre ne sont pas exclusifs, que lire un territoire c'est déjà faire des choix, avoir une posture et que, à l'inverse, dessiner, représenter, c'est aussi une manière de faire de

¹⁴⁸ C. CREISSELS, « Le projet urbain à l'IUG en 2006 », enquête interne, 2006, p. 3.

¹⁴⁹ N. LEBLANC, « Entretien avec Jean-Michel Roux et Marie-Christine Couic, enseignants responsables de l'atelier Analyse et Projet Urbain des IUP2 à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble », *Travers* n°2, op. cit., p. 17.

l'analyse. Le parti pris pédagogique est d'associer les phases d'analyse et d'élaboration de projet tout au long de la démarche d'atelier et non de les faire se succéder. Entre *généralité et particularité, entre distance et proximité*, l'accent est mis sur la capacité des étudiants à jouer avec les échelles des territoires, à savoir intervenir depuis l'aménagement du micro-lieu jusqu'à la compréhension du « grand territoire ». Il s'agit aussi de savoir s'extraire du spécifique, du local, du particulier pour monter en généralité et en théorie. Entre *territoire du projet et références de projets urbanistiques*, il s'agit pour les étudiants de rechercher des exemples dans la culture urbanistique et de s'en inspirer pour exprimer des idées, des scénarios d'aménagement. Cette recherche de références passe alors par des exercices de lecture critique d'ouvrages sur le projet ou de recherche documentaire sur des projets urbains existants¹⁵⁰. Entre *restitutions*, il n'est pas rare que les étudiants, suite aux remarques des acteurs politiques, professionnels et universitaires, soient amenés à refaire de l'analyse, à hiérarchiser leurs enjeux et à compléter leurs scénarios.

Bien que le processus soit itératif, une certaine linéarité du projet d'urbanisme allant de l'état des lieux à l'opérationnel demeure. Ces temps qui ponctuent l'apprentissage du projet sont variables selon les ateliers : « explication, implication, application » dans l'un, « observation, description, émergence » dans l'autre. Ils se traduisent à chaque étape par des exercices, allant de l'analyse au projet et par un rendu, intermédiaire ou final.

A titre d'indication, les grandes étapes des ateliers en IUP2 sont :

- Comprendre et se questionner (phase d'appréhension des données et des contraintes)
- S'impliquer (le projet a priori comme une entrée dans l'analyse)
- Prendre du recul (des analyses thématiques vers un diagnostic communal)
- Proposer (la formalisation de scénarios possibles)
- Finaliser et partager un projet (la présentation des scénarios à l'écoute des réactions)

Les étapes des ateliers de Master sont :

- Etablir la commande (qui émane du maître d'ouvrage, principalement des décideurs politiques) ;
- Mettre au point une analyse, réaliser un diagnostic ou établir un état des lieux ;
- Identifier des problèmes à traiter ou des enjeux auxquels faire face (sur la base des données réunies lors de l'analyse ;
- Elaborer un ensemble d'objectifs, d'orientations, d'intentions, de scénarios qui sont synthétisés dans le cadre d'un programme ;
- Traduire ces orientations en projet, ce qui la plupart du temps suppose le recours au dessin.

Cette linéarité permet aux enseignants de vérifier la réalisation de ces différentes étapes et aux étudiants de poser des questions sur chacune de ces étapes et d'y répondre. Ainsi, chaque année, à l'occasion de la mise en œuvre de chaque atelier de projet, des questions apparaissent, auxquelles les étudiants répondent avec l'aide des enseignants.

Questionnement par rapport à l'étape d'analyse :

¹⁵⁰ La bibliothèque a su s'enrichir récemment de nombreux ouvrages sur le projet ou de livres et de revues d'architecture françaises, italiennes, suisses ou anglaises afin de fournir les éléments de référence qui manquent classiquement à la culture urbanistique.

- Une démarche d'analyse qui se veut la plus exhaustive possible ne court-elle pas le risque d'un processus de connaissance qui se nourrit de lui-même et qui n'est plus en mesure de se fixer une fin ?
- Une démarche d'analyse est-elle nécessaire comme protocole de prise de contact avec le territoire ? Et les connaissances engrangées, quelque soit leur nature, ne sont-elles pas nécessaires afin de nourrir l'imaginaire des architectes et des urbanistes ?
- Une démarche d'analyse peut-elle être neutre, objective et ne poursuivre aucune finalité particulière ? Au contraire contient-elle, au moins de manière implicite, des intentions projectuelles ?
- Quelles sont les méthodes utilisées dans l'observation comme dans l'action. (études paysagères, analyse de données démographiques et économiques, entretiens, parcours commentés, mesures environnementales, analyses morphologique et typologique...)
- Quelles sont les échelles qui s'avèrent pertinentes suivant les conditions environnementales, institutionnelles, culturelles et socio économiques en présence ?
- Dans une perspective d'analyse urbaine, à quel moment intervient la synthèse des éléments recueillis ? Est-elle contenue dans la démarche même d'analyse ? Ou intervient-elle au moment où il y a passage à l'action ?
- Quelle (s) forme (s) prend cette synthèse ? Constats en termes de problèmes, d'inconvénients, de potentialités et d'atouts ?

Questionnement par rapport à l'étape des problèmes, des enjeux :

- La formulation de ces questions, des enjeux est-elle préalable à l'analyse ? quelle (s) forme (s) données à ces questions, ces objectifs, ces enjeux ?
- Faut-il les développer ? Faut-il les synthétiser sous forme de verbes, de notions, de péri-phrases ?

Questionnement par rapport à l'étape des objectifs, des intentions, des scénarios :

- Dans le cadre du projet, devenons-nous développer des intentions, des stratégies ou devons-nous élaborer un plan, un programme, des scénarios précis ?
- A quelle (s) échelle (s) spatiale (s) et temporelle (s) ? Des intentions globales et/ou sectorielles ? Des scénarios globaux et/ou sectoriels ?
- Quelle (s) forme (s) données à ces intentions ou scénarios ? Faut-il les développer ? Faut-il les synthétiser sous forme de verbes, de notions, de péri-phrases ? Comment les représenter ? Par écrit et/ou sous forme de schéma, de représentation graphique ?

Valoriser, argumenter, savoir rendre compte sont nécessaires pour convaincre les acteurs du bien fondé du projet. Cette valorisation passe par le savoir-faire à l'écrit (choix des termes, des notions, dessins, croquis, photographies), et par le savoir-faire visuel et le faire savoir (outils de communication). Le rendu est aussi une posture liée à la commande. Les étudiants apprennent à rendre compte de leur travail non seulement aux enseignants qui les notent mais aussi aux « commanditaires » de l'atelier et, éventuellement aux habitants.

Classiquement le rendu d'un atelier de « diagnostic urbain » relève du sempiternel « rapport de présentation ». La mobilisation des outils de représentation graphique (dessin, DAO, cartographie), la professionnalisation des enseignements et une nouvelle génération d'étudiants beaucoup plus au fait des techniques informatiques fait évoluer le contenu et la forme des rendus. *« Les étudiants sont de plus en plus motivés par le dessin informatique, même le dessin technique les motive. Ils sentent l'utilité, surtout en retour de stage ».*

Le rapport écrit n'est plus qu'un des outils dont ils doivent démontrer le savoir faire. Les planches ou *posters* sont désormais des *sine qua none* d'un rendu. Il en va de même de la maîtrise de la communication orale. Tout rendu fait l'objet d'une ou de plusieurs présentations orales, qu'elles soient ou non accompagnées d'un *powerpoint*. Il en résulte d'ailleurs une tendance à la spécialisation des étudiants en fin d'atelier sur un mode ou l'autre de restitution. Le rendu oral est de plus en plus contextualisé. La volonté de travailler dans le cadre d'une commande implique en effet des temps de rendu aux élus et techniciens dans un premier temps puis aux habitants en fin d'atelier lorsque cela est souhaité par les commanditaires. Lorsque cela s'avère envisageable, le rendu se fait hors les murs de l'université.

Les travaux d'atelier sont systématiquement rendus sous une version papier (rapport, planches) et sous une version informatique. Ils sont conservés en bibliothèque et leur mise en ligne est réalisée sur le site de l'IUG.

3.2.3. Les attentes à l'égard de l'atelier

Plusieurs types d'acteurs ont des attentes par rapport à un atelier de projet : les enseignants en premier lieu, mais aussi les partenaires institutionnels et les étudiants eux-mêmes...

Les attentes des enseignants portent sur la compréhension de ce qu'est une démarche de projet urbain. Elles s'attachent plus à l'acquisition d'une sensibilité au questionnement d'un lieu qu'à la maîtrise d'une boîte à outils ou à l'obtention d'un « résultat lissé » : « *qu'ils puissent imaginer des méthodes, qu'ils ne cherchent pas forcément la solution mais qu'ils trouvent les moyens de...* ». D'où une posture d'enseignant comme « proposeur » de méthodes : « *il doit s'appuyer sur la force des urbanistes qui réside dans leur capacité d'analyse et leur capacité de dialogue avec tous* »¹⁵¹.

Une question émerge cependant des conséquences prévisibles des évolutions en cours (constitution d'un cycle long avec une majorité d'étudiants formés en interne) : doit-on viser une uniformisation des acquis pour tous les étudiants ou, au contraire doit-on jouer sur leur propre complémentarité comme c'était le cas quand les recrues architectes du master jouaient le rôle de « spatialistes » et les autres celui d'« humanistes » ? A celle-ci la plupart des enseignants répondent qu'il convient d'abord en licence de constituer un socle commun de références, de connaissances, de compétences et que la spécialisation viendra chemin faisant.

Il y a une différence notable d'attention et de traitement entre les grandes collectivités de l'agglomération, bien pourvues en compétences d'urbanisme (présence de services techniques, personnels nombreux, financements adéquats) et les petites communes sans moyen humain et technique. Il en résulte des attentes différentes¹⁵². Les premières demandent de l'impertinence dans le regard, les secondes une expertise. Les petites communes rurales voient l'atelier comme un moyen d'initier une réflexion sur leur territoire à moindre frais et « en douceur ».

Les ateliers ne répondent pas directement à des sollicitations d'habitants (collectifs, union de quartier, etc.) dans le cadre d'une commande. L'habitant et l'utilisateur restent en charge de la « maîtrise d'usage » ; ils ne deviennent pas maître d'ouvrage dans le cadre de ce qui pourrait devenir un contre-projet. Les étudiants sont cependant amenés systématiquement à faire

¹⁵¹ Un enseignant, in C. CREISSELS, « Le projet urbain à l'IUG en 2006 », op. cit., p. 3.

¹⁵² Il est parfois difficile de mobiliser élus et techniciens des grandes collectivités et la convention Université/Ville apparaît alors comme un moyen de garantir une implication. Deux conventions de mise à disposition de document et de techniciens ont été signées en 2007 avec les Villes de Grenoble et Echirolles.

appel à eux lors des phases de diagnostic de territoire qui sont historiquement très prégnantes. Il arrive aussi parfois que les phases de rendu au commanditaire fasse l'objet d'une réunion publique à la demande du commanditaire... ou que les habitants, mis au courant du rendu, rendent publique la réunion !

Les étudiants sont, quant à eux, en demande forte et croissante d'enseignement par le faire : « *ils ont de plus en plus envie de l'atelier. Ils ont une impatience à représenter spatialement mais aussi à proposer des solutions et à s'impliquer. Ils ont l'impression qu'ils vont faire un travail d'« architectes ». [...] Les étudiants sont de plus en plus motivés par le dessin informatique... même le dessin technique les motive* »¹⁵³. Cette attente émerge en début d'atelier, au sortir d'un premier semestre souvent très théorique et se concrétise en cours de projet : « *Il y a quelque chose qui se passe progressivement. Au début ils sont toujours un peu hésitants, ils sortent d'un premier semestre assez scolaire avec des cours en amphithéâtre, des examens finaux, etc. En arrivant là, ils attendent qu'on les dirige, qu'on les emmène quelque part : à ce moment-là ils ne sont donc pas très réactifs. Mais plus ils avancent dans l'atelier, plus ils réalisent qu'ils devront se lancer s'ils veulent produire quelque chose à la fin. Et une fois qu'ils saisissent qu'il faudra « faire des charrettes » et ne plus compter ses heures classiquement, alors on bascule dans le projet et l'enthousiasme* »¹⁵⁴.

Cette attente de l'atelier est parfois contrebalancée par une « peur de l'inconnu » chez certains, surtout lors de la première expérience. Elle se retrouve alors dans les évaluations de fin d'atelier où s'opposent radicalement les avis de ceux qui ont apprécié la « large autonomie laissée » et ceux qui ont « l'impression d'être abandonnés » dans un atelier qui assure une « transition trop brutale avec les cours ». En fait, plus l'atelier avance vers le projet et plus la présence enseignante avec ses cadrages et échéanciers est réclamée¹⁵⁵.

Conclusion

La pédagogie du projet à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble insiste à la fois sur l'acquisition de méthodes et sur les processus. C'est une *pédagogie par le processus* où l'étudiant a de l'autonomie dans le choix des solutions. Dans le cadre des ateliers, l'étudiant apprend à décrire, écouter, analyser, synthétiser, questionner, critiquer, acquérir des références, répondre, imaginer des scénarios, argumenter, valoriser. Tous ces modes de faire sont menés de manière itérative et négociée.

Cette démarche de projet est suffisamment importante aujourd'hui pour qu'une de nos filières de master porte ce nom (master « Urbanisme et projet urbain ») et qu'il soit considéré comme un des éléments centraux de nos formations. Bien que récente, cette reconnaissance de l'enseignement du projet en atelier se traduit par la multiplication des temps d'atelier dans le cadre de la constitution d'un cycle long. L'avenir dira si le pari du cycle long et du projet s'avère conformes aux besoins de formation des urbanistes de demain...

Le projet urbain ou le projet de territoire est un projet global indissociable de sa démarche et qui émane d'un site ou d'un territoire. Il se caractérise par son incomplétude, la diversité de ses acteurs et une démarche faite d'itérations permanentes entre analyse et action et de

¹⁵³ C. CREISSELS, « Le projet urbain à l'IUG en 2006 », enquête interne, 2006, p. 3.

¹⁵⁴ N. LEBLANC, « Entretien avec Jean-Michel Roux et Marie-Christine Couic, enseignants responsables de l'atelier Analyse et Projet Urbain des IUP2 à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble », *Travers* n°2, op. cit., p. 17.

¹⁵⁵ D'après l'« Evaluation des enseignements », IUP ADT (filière Urba et Projet Urbain), Atelier Projet Urbain.

négociations entre acteurs. Il fait aujourd'hui l'objet d'un enseignement constant à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble dans le cadre d'ateliers.

Si cette démarche itérative et négociée est jusqu'ici appliquée par l'urbaniste avec un certain succès à l'échelle du quartier ou de l'îlot, sa transposition à de grandes échelles de territoire - ville, agglomération, région urbaine- n'est pas simple. Bien des projets urbains à de grandes échelles butent sur la difficulté de porter une analyse globale approfondie sur un grand territoire, sur la complexité des problèmes, sur la présence d'acteurs nombreux et sur la difficile mobilisation des habitants. Aussi, la démarche de l'urbaniste sur un grand territoire tend à ajuster le regard distancié et le regard de la quotidienneté et à construire a priori un projet – un diagramme ou un schéma, des concepts et des scénarios-, ce projet étant un préalable et un prétexte à l'analyse du territoire et à la formulation d'enjeux ou d'objectifs négociés entre acteurs.

ILLUSTRATIONS CHAPITRE TROIS

FIGURES 1 A 11

Figure 1 : Le projet individuel

Figure 2 : le projet collectif

Figure 3 : figure linéaire. Natacha Seigneuret

Figure 3 bis : figure linéaire indigeste Natacha Seigneuret

Figure 3 ter : figure circulaire. Natacha Seigneuret

Figure 4 : figure itérative. Natacha Seigneuret

Figure 5 : Nu descendant un escalier. Marcel Duchamp

Figures 6 : New York : berges de l'Hudson. Terry Schnadelbach

Figure 7 : triangle hiérarchique des acteurs. Gilles Novarina

Figure 8 : triangle négocié des acteurs. Gilles Novarina

Figure 9 : Londres : key diagram - london plan

Figure 10 : Grenoble : Plan de Déplacements Urbain. Alpes Métropole

Figure 11 : Turin : PRG. V. Gregotti, A. Cagnardi

CONCLUSION

Notre recherche, « *Réflexion sur les outils du projet à grande échelle. Habiter les berges* », s'appuie sur une mise en pratique pédagogique du projet à grande échelle, par le biais des travaux des étudiants dans les ateliers des différentes formations de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, et sur des références scientifiques et professionnelles sur le projet de territoire. Elle illustre le passage du projet urbain au projet de territoire et tente de répondre à toute une série de questions nouvelles que la législation sur la planification urbaine a tout naturellement laissées en suspens. Les outils d'analyse du projet urbain jusqu'ici mobilisés sont-ils appropriés lorsque l'on traite du grand territoire ? Comment doivent-ils être adaptés pour tenir compte du passage de la petite à la grande échelle ? A l'échelle du grand territoire, quelle démarche de projet les urbanistes doivent-ils adopter ?

La notion de projet s'est généralisée dans la société et tout acteur individuel ou collectif a son projet. En architecture, le projet, dans sa conception et dans la maîtrise d'œuvre, est souvent un acte individuel. A contrario, en urbanisme, le projet urbain nécessite une conception plurielle et constitue une alternative à la planification. De même, dans le projet de territoire, le passage à la grande échelle, dans certaines approches qui émanent tant de chercheurs que de praticiens de l'architecture ou de l'urbanisme, ne modifie pas de manière radicale la façon d'envisager à la fois l'analyse et le projet.

La plupart des praticiens et chercheurs s'accordent à penser que le territoire n'est plus donné, *a priori*, avec des limites précises. La complexité croissante des problèmes à traiter oblige à une attitude plus modeste, plus tenace, pluridisciplinaire avec la confrontation des résultats des analyses morphologiques, typologiques et paysagères avec ceux des enquêtes portant sur les pratiques et les représentations sociales. Il n'est plus envisageable d'avancer que la matérialité de la ville se suffit à elle-même ou que les formes urbaines ne sont que le simple reflet des rapports sociaux.

Le projet de territoire est un projet global indissociable de sa démarche et qui découle d'un site ou d'un territoire. Il se caractérise par son incomplétude, la diversité de ses acteurs et une démarche faite d'itérations permanentes entre analyse et action mais aussi de négociations continues entre acteurs. Si cette démarche itérative et négociée est jusqu'ici appliquée par l'urbaniste avec un certain succès à l'échelle du quartier ou de l'îlot, sa transposition à de grandes échelles de territoire - ville, agglomération, région urbaine- n'est pas simple. Bien des projets urbains à de grandes échelles buttent sur la difficulté de porter une analyse globale approfondie sur un grand territoire, sur la complexité des problèmes, sur la présence d'acteurs nombreux et sur la difficile mobilisation des habitants. Aussi, la démarche de l'urbaniste sur un grand territoire tend à ajuster le regard distancié et le regard de la quotidienneté. Il s'agit de construire a priori un projet, à partir de diagrammes, schémas, concepts et scénarios, et de l'utiliser comme un préalable et un prétexte à l'analyse du territoire et à la formulation d'enjeux ou d'objectifs négociés entre acteurs.

Références bibliographiques

AMPHOUX P. (dir.), ROUX J.-M. et TIXIER N. (dir. de l'analyse pluridisciplinaire du territoriale) et al., Runninghami. Étude pour l'élaboration d'un concept design de protections anti-bruit pour les voies rapides du Sud-Loire, Tome 1 : Rugosité, latéralité, sinuosité. Dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire, DDE Loire, avril 2006.

ANDERSON N., *The Hobo : The Sociology of the Homeless Man*. Chicago, University of Chicago, 1923.

BOLTANSKI L. et CHIAPELLO E. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris, Gallimard, 1999.

BOUTINET J.-P. *Anthropologie du projet*. Paris, PUF, 1993.

BOUTINET J.-P. *Psychologie des conduites à projet*. Paris, PUF, 1993.

CALLON M. Concevoir : modèle hiérarchique et modèle négocié. *L'élaboration des projets architecturaux et urbains en Europe, vol 1, Les acteurs du projet architectural et urbain*. Paris, PCA, 1997.

CASTEX J., DEPAULE J.-C., PANERAI P., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Marseille : Parenthèses (première édition en 1977, Paris : Dunod), 1997. NOVARINA G. (sous la direction), *Villes européennes en projet*, Grenoble, IUG, Fondation Brailard Architectes, Plan Urbanisme Construction et Architecture, 2007

CHALAS Y. *L'imaginaire aménageur en mutation*. Paris, L'Harmattan, 2004.

DE GAULEJAC V., BONETTI M. et FRAISSE J. *L'ingénierie sociale*. Paris, Syros Alternatives, 1989.

DUARTE P., avec la collaboration de LOUVET A.-M. *Atelier photographique et sociologique : production d'un « point de vue commun » sur les quartiers Ouest de la ville d'Echirolles*. Echirolles, ville d'Echirolles-mission politique de la ville, novembre 2001.

FORESTER J. Bridging interests and community : advocacy planning and the challenges of deliberating democracy. *Journal of the American Institute of planners*, 1994.

GALLAND M., *L'évolution des représentations sociales du quartier dans les politiques d'urbanisme*, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003.

GRAFMEYER Y., *Quand le Tout Lyon se compte...* Lyon, PUL, 1992.

HALBWACHS M., *Morphologie sociale*. Paris, Armand Colin, 1970.

HATZFELD H. et SPIEGELSTEIN J. *Méthodologie de l'observation sociale : comprendre, évaluer, agir* de Paris, Dunod, 2000.

LAVEDAN P., *Géographie des villes*, Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936).

LLEWELYN-DAVIES, *Urban design compendium*, Londres, English Partnerships, The Housing Corporation, 2000.

LYNCH K., APPLEYARD D. et MYER J., *The View from the Road*, Cambridge (Mass.) : MIT Press, 1964.

LYNCH K., *L'image de la cité*, Paris : Dunod, coll. Aspects de l'Urbanisme, 1971.

MANGIN D. et PANERAI P. *Le Temps de la ville, L'économie raisonnée des tracés urbains*, Versailles : LA.D.R.H.A.U.S., E.A.V./Plan Urbain, 1988

MASBOUNGI A., Mc CLURE B. (sous la dir.), *Plans et dessins. L'expression graphique des projets urbains*. Paris, Urbanisme et Villes et Territoires, 1997.

MASBOUNGI A. *Projets urbains en France*. Paris, le Moniteur, 2002.

NOVARINA G. *Plan et projet. L'urbanisme en France et en Italie*. Paris, Anthropos, 2003.

NOVARINA G. (sous la direction), *Villes européennes en projet*, Grenoble, IUG, Fondation Braillard Architectes, Plan Urbanisme Construction et Architecture, 2007.

PANERAI P., DEPAULE J.-C et DEMORGON M., *Analyse urbaine, Marseille* : Parenthèses, collection Eupalinos, 1999.

PARK, R. E. and BURGESS E. W., *Introduction to the science of sociology*. Chicago and London, The University of Chicago Press, 1969 (third published, first published : 1921).

PINCON M. et PINCON-CHARLOT M., *Dans les beaux quartiers*. Paris, Seuil, 1989.

SECCHI B. « Domanda sociale », *Un progetto per l'urbanistica*, Turin, Einaudi, 1989.

SITTE C., *L'art de bâtir les villes, l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris : L'Équerre & Vincent, 1980 (traduction de *Städtebau, nach seinen Künstlerischen Grundzätzen*, Vienne, 1889).

SODERSTROM O. *Des images pour agir, le visuel en urbanisme*. Lausanne, Payot, 2000.

TISSEROND S. *Le bonheur dans l'image*. Paris, Synthélabo groupe, Collection Les Empêcheurs de Penser en Rond, 1996.

TUNNARD Ch. & PUSHKAREV B., *Man-Made America : Chaos or Control ?*, New Haven & London : Yale University Press, 1963.

UNWIN R. *Town Planning in Practice, An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*, Londres : Fisher Unwin, 1909.

UNWIN R. *L'étude pratique des plans de ville*, Paris : L'Équerre, coll. Formes urbaines, 1981.

VENTURI R., SCOTT BROWN D. & IZENOUR S., *Learning from Las Vegas*, Cambridge (Mass.) : MIT Press, 1972.

WIRTH L., *Le ghetto*. Grenoble, PUG, collec. Champ Urbain, 1980.

REFLEXION SUR LES OUTILS DU PROJET A GRANDE ECHELLE

INTRODUCTION **2**

DES ANALYSES URBAINES ET TERRITORIALES EN RECOMPOSITION	2
LE PROJET, UN REVELATEUR DES MUTATIONS TERRITORIALES DE LA VILLE CONTEMPORAINE	3
« HABITER LES BERGES » POUR COMPRENDRE L'IMBRICATION DES ECHELLES TERRITORIALES	3
REVISITER LES OUTILS DE L'ANALYSE ET DU PROJET URBAIN	4
UNE DEMARCHE PLURIDISCIPLINAIRE ET ITERATIVE	6

CHAPITRE UN : NOTIONS DE PROJET **8**

1. DU PROJET URBAIN AU PROJET DE GRANDE ECHELLE : ESSAI DE DEFINITIONS	8
1.1. LE PROJET, UNE REFERENCE OBLIGEE DES ACTIVITES HUMAINES DANS LES SOCIETES CONTEMPORAINES	8
1.2. LE PROJET, FONDEMENT DE LA PRATIQUE ET DU SAVOIR DES ARCHITECTES	10
1.3. LE PROJET URBAIN, UNE ALTERNATIVE AU PLAN D'URBANISME	12
1.4. LE PROJET A GRANDE ECHELLE OU COMMENT REINTRODUIRE LE PROJET DANS LE PLAN	15

ILLUSTRATIONS CHAPITRE UN	20
FIGURES 1 A 4	

CHAPITRE DEUX : REVISITER LES SAVOIRS FAIRE. **21**

L'EXPLORATION DU TERRITOIRE A GRANDE ECHELLE	21
INTRODUCTION	21
1. LES ANALYSES TYPO-MORPHOLOGIQUES ET HISTORIQUES	22
1.1. L'EMERGENCE DU CONCEPT	22
1.2. LE DEVELOPPEMENT DU CONCEPT	24
1.3. LE DERAPAGE DU CONCEPT	25
1.4. LA MISE EN ŒUVRE DE L'ANALYSE SPATIALE : ENTRE REGARDS PROCHES ET DISTANCIÉS	27
1.5. RETOURS SUR EXPERIENCE DANS L'ATELIER « HABITER LES BERGES »	29
2. LES ANALYSES PAYSAGERES	32
2.1. LE PAYSAGE PERÇU	32
2.2. L'ECOLOGIE DU PAYSAGE	36
2.3. RETOURS SUR EXPERIENCE DANS L'ATELIER « HABITER LES BERGES »	37
3. LES ANALYSES SOCIALES	38
3.1. UNE BREVE HISTOIRE DE L'ANALYSE SOCIALE	39
3.2. L'ANALYSE SOCIALE DE LA GRANDE A LA PETITE ECHELLE	42
3.2.2 DES EXEMPLES D'ANALYSE SOCIALE A PETITE ECHELLE REALISES PAR DES PROFESSIONNELS	44
3.3. RETOURS SUR EXPERIENCE DANS L'ATELIER « HABITER LES BERGES »	46
4. LES ANALYSES DES MOBILITES ET DEPLACEMENTS	49
4.1. L'ANALYSE PITTORESQUE OU LA PERCEPTION DU TERRITOIRE EN MOUVEMENT	50
4.2. L'ANALYSE DES PLANS DE VILLE	52
4.3. PENSER ENSEMBLE VILLE ET TERRITOIRE PAR LA MOBILITE	55
4.4. DU TERRITOIRE DE PROJET AU PROJET DE TERRITOIRE	55
4.4. RETOURS SUR EXPERIENCE DANS L'ATELIER « HABITER LES BERGES »	57
CONCLUSION	57
SINE QUA NONE ET POINTS DE DEBAT	57
ILLUSTRATIONS CHAPITRE DEUX	59
FIGURES 1 A 15	

CHAPITRE TROIS : RETOUR SUR LE PROJET	60
1 LA DEMARCHE DE PROJET URBAIN	60
1.1. L'ITERATION	60
1.2. LA NEGOCIATION ET LES ACTEURS	63
1.3. LES RAISONS DE CETTE NEGOCIATION	64
CONCLUSION	65
2 LA PRATIQUE DU PROJET PAR L'URBANISTE	66
2.1. REGARD DISTANCIE ET REGARD DE LA QUOTIDIENNETE	67
2.2. QUELS AJUSTEMENTS ENTRE CES DEUX TYPES DE REGARD ?	69
2.3. LE DEROULEMENT DU PROCESSUS DE PROJET	73
2.4. LE PROJET A GRANDE ECHELLE : QUELS DEBOUCHES ?	74
3 L'ENSEIGNEMENT DU PROJET	79
3.1. DE LA <i>COMPOSITION URBAINE</i> ET DE L' <i>ANALYSE URBAINE</i> AUX ATELIERS DE PROJET	79
3.2. L'ENSEIGNEMENT DU PROJET TEMOIGNE DE CETTE (RE)VOLUTION DANS LA PEDAGOGIE.	80
3.2.1. L'ATELIER	80
3.2.2. LA PEDAGOGIE	82
3.2.3. LES ATTENTES A L'EGARD DE L'ATELIER	85
CONCLUSION	86
ILLUSTRATIONS CHAPITRE TROIS	88
FIGURES 1 A 11	
CONCLUSION	89
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	90