



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 2, n° 3 | Décembre 2011

Varia

Philippe Hamman (dir.), Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements / Presses Universitaires de Rennes, 288 pages

Jérôme Boissonade



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/9146>

DOI : [10.4000/developpementdurable.9146](https://doi.org/10.4000/developpementdurable.9146)

ISSN : 1772-9971

Éditeur

Association DD&T

Référence électronique

Jérôme Boissonade, « Philippe Hamman (dir.), Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements / Presses Universitaires de Rennes, 288 pages », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 2, n° 3 | Décembre 2011, mis en ligne le 11 décembre 2011, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/9146> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.9146>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.



Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Philippe Hamman (dir.), Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements / Presses Universitaires de Rennes, 288 pages

Jérôme Boissonade



- 1 Alors que le tramway est devenu une réalité dans près d'une trentaine de villes françaises, les institutions mènent une politique active d'incitation à la recherche quant aux implications de ce renouveau, un travail qui commence à porter ses fruits. Issu d'un appel national à projets du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), cet ouvrage permet en effet d'avancer sur plusieurs questions relatives à cet objet à la fois public et technique qu'est le tramway.
- 2 Le livre commence par une longue introduction de P. Hamman centrée sur les négociations occasionnées par ces grands projets, ou au contraire sur "l'in-négociable"

de ces derniers, en donnant toute sa richesse à la dimension urbaine qui les traverse. Cette dimension est ensuite travaillée en profondeur par les différents auteurs qui vont d'abord s'attacher à la structuration de ces négociations (1), puis aux questions liées à la sécurité (2), aux discriminations socio-spatiales (3), aux biais de la concertation (4) et enfin aux enjeux urbanistiques (5) résultant de la mise en œuvre de ces infrastructures. La postface, réalisée par Florence Rudolf, élargit le propos de manière stimulante, que ce soit dans ses objectifs, puisqu'elle considère "la mobilité comme horizon du développement durable", ou dans sa démarche, puisqu'elle lui donne l'occasion de réinterroger certains concepts comme ceux de modernité, de système, de gouvernance, de justification ou encore de risque, à la lumière des mobilités contemporaines.

3

4 « Nous abordons les projets de tramway à travers leur place et leur portée dans la ville et les espaces urbains et non seulement comme un mode de transport en commun ». Dès la huitième page, l'ambition de cet ouvrage collectif de près de trois cent pages est donnée par Philippe Hamman, qui l'a dirigé. Dans une longue introduction, il détaille ensuite les trois « modes de construction de l'enjeu » qui ont été privilégiés : le social (politique de la ville, mixité, etc.), l'environnement (congestion, intermodalité, ville plus verte, etc.) et enfin le projet (communication, participation, négociation, etc.). Le premier angle ne fait l'objet que d'une petite partie¹ et celui sur l'environnement n'apparaît véritablement que dans la postface de Florence Rudolf. En revanche, la troisième entrée portant sur la notion de "projet négocié" constitue le fil rouge qui permet de suivre les douze chapitres du livre (le sous-titre est explicite à cet égard).

1. Le projet négocié comme figure imposée

5 Même si quelques contributions, les plus convaincantes, font appel à d'autres terrains, notamment à l'expérience montpelliéraine, le travail collectif piloté par C. Hamman, Professeur à Strasbourg, rassemble essentiellement des textes dédiés à cette agglomération. Étrangement, les diverses contributions ne semblent pourtant pas décrire la même ville, chacune traitant d'une extension de ligne ou d'une concertation différente, avec une approche et une écriture spécifique (l'ouvrage rassemble des jeunes doctorants et des chercheurs confirmés). Nous sommes face à un objet éditorial qui ne relève pas en effet de la simple monographie : l'ambition théorique est ici plus forte que l'espace dans lequel elle s'inscrit. S'inscrivant à la suite des travaux menés par le courant de la "transaction sociale" mené par Maurice Blanc, strasbourgeois émérite s'il en est, l'enchaînement des contributions vise à démontrer la validité de la notion de "projet négocié".

6 C'est ici qu'une plus grande prudence aurait pu être bénéfique à l'entreprise. Plutôt que de prendre cette notion comme objet manifeste légitimant la scientificité des travaux présentés, n'aurait-il pas été plus profitable de la prendre comme une hypothèse que l'on met à l'épreuve ? Une telle démarche aurait certainement conduit à une transversalité heuristique, certes moins assurée, mais plus féconde. Le travail important effectué a posteriori par le directeur de l'ouvrage tente en effet de donner un sens commun aux contributions, alors même que les situations qui y sont décrites auraient pu bien souvent donner lieu à des interprétations inverses, leur déniaient toute

réalité négociatrice. Les biais propres à tout ouvrage collectif auraient donc été d'autant mieux surmontés si la problématique avait suscité le questionnement plus que la confirmation. Car après tout, dans quelle mesure les projets urbains de tramway sont-ils négociés ?

2. Faire travailler les concepts

- 7 Contre toute attente, on aurait souhaité que l'introduction de l'ouvrage soit écrite au préalable, puis interrogée par les différents contributeurs pour montrer dans quelle mesure leur terrain pouvait, soit enrichir cette notion de "projet négocié", soit la remettre en cause en adoptant une posture heuristique de "coopération conflictuelle" chère à la transaction sociale. C'est en effet le seul moyen de faire 'travailler' les concepts des nombreux auteurs convoqués plus particulièrement dans cette introduction. De fait, le syncrétisme caractéristique de ce courant de recherche qu'est la transaction sociale² constitue ici un obstacle, plutôt qu'il stimule l'imagination scientifique. Plus l'ouvrage enchaîne les emprunts allusifs, moins le lecteur sait ce que pourrait produire leur confrontation avec cet objet urbain qu'est le tramway. Pourtant, cette confrontation aurait pu non seulement conduire à la création de nouveaux concepts, ou tout au moins à leur enrichissement, mais elle évite aussi les contresens dont ils peuvent faire l'objet. Considérer par exemple les arbres, squares, marchés, kiosque et autres édicules comme les "grands muets de l'espace public", et par là-même comme des objets "non négociables" (V. Claude, p.219), c'est faire fi des travaux de Bruno Latour et Michel Callon³. En revanche, si l'on apprécie les objets comme étant des "actants" à part entière, ils relèvent d'une part, d'une anthropologie symétrique dans laquelle les chaînes de traduction s'inscrivent dans des rapports de forces⁴. D'autre part, ces objets urbains institutionnalisés par leur cristallisation dans l'espace central participent d'une "capacité distribuée"⁵, à "dire ce qui est"⁶. Cette figure du "non négociable", récurrente dans l'ouvrage, semble donc plutôt ici rendre compte de notre incapacité à saisir la balistique de ces rapports de forces et interroge surtout un impensé de l'ouvrage : peut-on en effet analyser un projet urbain sous l'angle procédural ou celui des jeux d'acteurs, y compris à l'aide de la notion de conflit négociable, sans jamais poser véritablement les processus de légitimation de la décision et de ses critiques en termes de justice ?

3. Les temps de l'irréversible et les espaces de la critique

- 8 Dans une belle formule, Philippe Hamman et Christine Blanc indiquent que face aux contradictions propres à tout projet, il s'agit le plus souvent pour les acteurs urbains de "construire l'évidence plutôt que la négociation" (P. Hamman, C. Blanc, p. 68). Le mode de gouvernance mis en place vise donc à "gérer l'attente et à la produire, pour mettre en adéquation les temporalités du projet, le temps social des perceptions et le temps politique des décideurs" (P. Hamman, C. Blanc, p. 70). Cependant, "le règlement des conflits relève de la théorie de la rationalité limitée. Ici, la solution jugée satisfaisante est celle qui réalise l'accord opérationnel permettant de débloquent l'avancement du projet. Surtout, dans un contexte d'action marqué par le compte à rebours, la recherche d'irréversibilités constitue la logique d'action dominante" (N. Arab, p. 89). Si

“cette forme de décision est peu propice à l'exploration de solution nouvelle et ne privilégie pas la recherche de solutions alternatives augmentant le niveau de satisfaction recherché” (id.), cette contradiction entre la nécessaire mise en accord des temporalités et cet objectif pratique d'irréversibilité peut créer un espace pour la critique, susceptible d'interroger le répertoire de légitimation de ces projets de transport urbain qui combinent reproductibilité, innovation et normalité (P. Hamman, C. Blanc, p. 70). Cette non concordance des temps qu'il est “*en même temps* bien difficile de négocier” (P. Hamman, p. 42) ne relève pas en effet d'un simple écart entre “les dimensions techniques de l'objet (rail, quais, alimentation électrique, réseaux, matériel roulant, modes d'insertion de la ligne...) et ses dimensions politiques (délais, risques électoraux, contentieux avec les riverains...)” (N. Arab, p. 88) qui rendraient nécessaires et structureraient les “négociations”. Cette non concordance entre les temps de la raison publique portée par les institutions et ceux des expériences différenciées représente en effet un des espaces de la critique parmi les plus productifs. C'est bien là tout l'enjeu des sondages diligentés par les collectivités (C. Frank, p. 197) ou des négociations ciblées vers certains publics (propriétaires, commerçants, etc.) (C. Frank, pp. 185-199), deux démarches qui renforcent le devenir minoritaire de la critique plutôt que son émancipation vis-à-vis d'un tramway “consacré comme un « grand projet », localement au-dessus des divergences d'intérêts des uns et des autres ” (P. Hamman, C. Blanc, p. 70). Un tel mode de gouvernance se donne en effet pour objectif de construire des “acteurs du projet” (C. Frank, p. 189) atomisés, plus que des sujets collectifs attentifs au bien commun.

- 9 Aborder “les projets de tramway à travers leur place et leur portée dans la ville et les espaces urbains et non seulement comme un mode de transport en commun” (P. Hamman, p. 8) passe donc d'un côté, par un intérêt renouvelé aux modes de construction sociospatiale des collectifs qui permettent la socialisation des expériences, et de l'autre, par une reconstruction attentive de l'objet urbain comme “ressort moral du travail politique”. A ce titre, la réflexion sur la démarche ambiguë des “World café – à mi-chemin entre le forum public et les techniques « modernes » du *speed dating*” – (M. Soto, p. 240), caractéristiques des nouveaux modes de gouvernance, ou les démarches originales d'insertion par la mobilité auprès de femmes migrantes (S. Sinigaglia-Amadio, p. 170), auraient mérité d'être plus développées. Ces deux exemples montrent le potentiel (très) inégal, mais réel de cet ouvrage. Ce sont également quelques pistes parmi d'autres depuis lesquelles pourrait se déployer un projet susceptible de montrer comment la performativité de l'action publique repose notamment sur sa capacité à mettre en récit une logique machiavélique et comment l'émancipation de la critique repose notamment sur la mise en espace de pragmatiques collectives.
- 10 L'attention récurrente des auteurs au travail de P. Lascoumes et P. Le Galès, ainsi qu'à celui de G. Pinson, qui permet de penser qu'un gouvernement par les instruments constitue un socle indispensable à ce redéploiement permettant de conjurer l'épuisement des analyses en termes de jeux d'acteurs et représente une des qualités principales de ce livre. Il reste cependant à approfondir encore la réflexion sur les “impensés de ces grands projets urbains” (F. Rudolf, p. 269), ce à quoi nous invite la postface de Florence Rudolf dans une réflexion sur le développement durable qui s'éloigne cependant trop vite de la problématique de l'ouvrage pour véritablement prendre à bras-le-corps l'articulation critique entre d'un côté, les relations entre *polity*,

*politics et policies*⁸, objet de ce recueil, et de l'autre, celles liant justice et gouvernance des projets urbains de tramway, une articulation qui reste à faire.

NOTES

1. L'analyse des jeux d'acteurs surdétermine en effet les différentes contributions, sauf dans la troisième partie constituée de deux articles, dont le premier, celui de J.-Y. Causer n'est curieusement pas articulé à la problématique de l'ouvrage.
2. Boissonade J. (2009), « Ce que peut dire la sociologie pragmatiste à la transaction sociale », *Pensée Plurielle*, Louvain-la-Neuve, De Boeck Université, N° 1-2009, pp. 37-50
3. Ceci alors même que P. Hamman cite ce passage comme illustration du travail des deux chercheurs (p. 29).
4. “Les ralentisseurs ne sont pas des « gendarmes couchés » simplement faits de béton au lieu d'être de chair et d'os. Si je traite les ralentisseurs comme des médiateurs en bonne et due forme, c'est justement parce qu'ils ne sont pas de simples intermédiaires qui rempliraient une fonction. (...) On ne maîtrise jamais les techniques, non pas parce que l'on manquerait de maîtres suffisamment énergiques, non pas parce que les techniques « devenues autonomes » fonctionneraient de leur mouvement propre, non pas parce que, comme le prétend Heidegger, elles seraient l'Être oublié sous forme de maîtrise, mais parce qu'elles sont une véritable forme de médiation. Loin d'ignorer l'être-en-tant-qu'Être au profit de la pure domination, du pur arraisonement, la médiation technique expérimente ce qu'il faut bien appeler l'être-en-tant-qu'autre” (Latour B. (2000), « La fin des moyens », *Réseaux*, vol. 18 n°100. pp. 39-58, p.45).
5. Thévenot L. (1995), « L'action en plan », *Sociologie du travail*, n°3/95, pp.411-434, pp.417-419.
6. L. Boltanski (2008), « Institutions et critique sociale. Une approche pragmatique de la domination », *Tracés*, décembre, pp. 17-43.
7. Dodier N. (2005), « L'espace et le mouvement du sens critique », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2005/1, 60e année, pp.7-31, p.25
8. “L'analyse des politiques publiques se heurte à la difficulté posée par le caractère polysémique du terme « politique ». Il recouvre à la fois la sphère politique dans son opposition à la société civile (Polity), l'activité politique et sa compétition (Politics) et le processus de mise en place de programmes d'action publique (Policies)” (Jacquemain M., Frère B., 2008, *Epistémologie de la sociologie. Paradigmes pour le 21^e siècle*, Louvain-la-Neuve, De Boeck Université, p. 53)

AUTEUR

JÉRÔME BOISSONADE

Jérôme Boissonade est architecte, maître de conférence en sociologie (ULCO) - Equipe de recherche AUS (UMR LAVUE 7218). Il est membre du comité de rédaction de la revue *Les annales de la recherche urbaine*. Dernier article : « Le développement durable face à ses épreuves. Les enjeux pragmatiques des écoquartiers », *Espaces et sociétés*, n°147, déc. 2011. Direction du colloque international : *Sociologie des approches critiques du développement et de la ville durables* (AUS - CNRS - Université Paris 8 - UMR LAVUE, Ecole d'architecture Paris - Val de Seine), 1 et 2 février 2012 (<http://sociocritiquesdeveloppementdurable.wordpress.com/>)